

# APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 101 - juli 2023

## 'Goede meetapparatuur van groot belang'

KEES REIJERKERK VAN AUTOBEDRIJF REIJERKERK IN LISSÉ OVER RME

### Blik op registratie meetmiddelen

APPARATUUR IS HET HART VAN HET GARAGEBEDRIJF

DUBBELINTERVIEW - PAGINA 6

### Dit doet de afdeling Procesondersteuning

ALTIJD OP ZOEK NAAR VERBETERING

KIJKJE IN DE KEUKEN - PAGINA 9

### Wijzigingen keuringsruimte

VERANDERINGEN INRICHTING OF APPARATUUR ALTIJD DOORGEVEN

HOE ZIT DAT? - PAGINA 10

## Register meetmiddelen



**MAARTEN KOENDERINK**  
AFDELING TOEZICHT  
UNITMANAGER PLANNING &  
ERKENNINGEN RDW

Als unitmanager Planning & Erkenningen ben ik verantwoordelijk voor een goed geoliede uitvoering van de administratie en de planning. Vanuit het RDW APK Centrum Nederland in Zwolle worden de bedrijfsbezoeken ingepland. Dit kunnen bedrijfsbezoeken zijn, steekproeven APK, LPG en Tachograaf in het kader van risico-georiënteerd toezicht, een periodiek controlebezoek of een bezoek bij een eerste erkenningsaanvraag. Vanuit Veendam Servicecentrum Erkenningen (SCE), waar de erkenningsadministratie ligt, wordt ook toezicht gehouden. Hier wordt bijvoorbeeld toezicht gehouden op juiste registratie RME (register meetmiddelen). Als er een meetmiddel verlopen is of dreigt te verlopen, dan krijg je van ons een bericht dat er actie nodig is of dat er een technische schorsing is opgelegd. Hiermee zorgen we er samen voor dat een keuring met de juiste en goedgekeurde apparatuur uitgevoerd wordt. Tevens is RME sinds kort 24/7 geopend. Kortom, we zijn als team een belangrijke schakel in het toezichtproces op onze erkenninghouders, keurmeesters en technici die namens de RDW werkzaamheden doen.



# Een soort erekwestie

### Vragen?

- Over de inhoud van deze *APK-keurmeester*?
- RDW Klantenservice 088 008 74 77 (werkdagen 8.00-17.00 uur).
- Over het afmeldsysteem? Bel uw eigen communicatieprovider.
- Over uw RDW-pincode? Zie Keurmeester omgeving.
- Over examens en bevoegdheidspassen? IBKI 030 608 77 66.
- Adreswijziging doorgeven? Zie Keurmeester omgeving.



### Redactieadres:

RDW, afdeling Communicatie  
Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer  
www.rdw.nl

**Basisontwerp:** Kris Kras  
**Vormgeving, coverbeeld en contentrealisatie:** DPG Media Brand Studio  
**Fotografie:** Dennis van Loenhout, Mike Raanhuis, RDW

Niets uit deze uitgave mag zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de RDW in enige vorm worden overgenomen, veeleenvoudigd en/of openbaar worden gemaakt. Voor de precieze keuringseisen verwijzen wij naar de Regelgeving APK. Dit vakblad is hier digitaal te lezen: [www.rdw.nl/over-rdw/actueel/vakblad-apk-keurmeester](http://www.rdw.nl/over-rdw/actueel/vakblad-apk-keurmeester). *APK-keurmeester* wordt gemaakt in samenwerking met:



**Een keurmeester werkt volgens het motto 'meten is weten'. Of het nou gaat om de remvertraging, de CO-uitstoot, het aantal fijnstofdeeltjes dat uit de uitlaat komt of de daling van de dimlichten: het moet allemaal worden gemeten tijdens de APK. Als keurmeester wil je zeker weten dat je meting klopt. Kees Reijerkerk weet dat het goed is dat je daarom kunt vertrouwen op het RME. Hij is deel van een familiebedrijf waar de APK al sinds dag één een soort erekwestie is.**



**KEES REIJERKERK,**  
KEURMEESTER VAN  
AUTOBEDRIJF REIJERKERK  
IN LISSE

### Een soort erekwestie? Leg uit?

"Wij zijn een echt familiebedrijf, dat 65 jaar geleden door mijn vader Jan is gestart. Na zijn dood in 1983 heeft mijn broer Bram het bedrijf voortgezet, en nu runnen we het bedrijf samen. Dat maakt dat we altijd onze uiterste best doen, en altijd een stapje extra zetten om klanten tevreden en veilig de weg op te sturen. Dit bedrijf is niet 'zomaar' ons werk, het is meer dan dat, het is ons familiebedrijf. Dus als wij een APK-keuring uitvoeren, dan weten we voor 99,9% zeker dat alles klopt. Natuurlijk zijn wij ook maar mensen en

maken we ook wel eens een foutje, maar een steekproef? Laat maar komen, de RDW is altijd welkom."

### 65 jaar, dus jullie hebben de tijd vóór het RME nog meegemaakt?

"Zeker! Dat was de tijd waarin je de RDW nog moest bellen om een auto af te melden. Daarna kon het via internet, met zo'n gillende modem. We hebben nog ergens een oude ijkingsfles van onze CO-meter uit die tijd, uit 1996 volgens mij. Daar moesten we elke dag mee aan de slag om de boel te ijken. Toen hoorde dat er gewoon bij, maar het is prettig dat het zo niet meer hoeft dankzij het RME."

### Dus het RME maakt registratie van apparatuur inzichtelijk?

"Eerlijk gezegd kijken we er weinig in, alhoewel RME nu 24/7 open is. We hebben een servicecontract voor onze

meetmiddelen, dus we kijken vooral naar de keuringsstickers, en zelfs dat hoeft niet. We wéten gewoon wanneer onze apparaten gekeurd moeten worden, zo gaat dat in een klein bedrijf. In grote bedrijven is het RME denk ik nog belangrijker, en dan is het ook prettig dat er bijvoorbeeld automatisch een blokkering op de afmelding is wanneer je als bedrijf geen deeltjester hebt en een dieselvoertuig met verplicht roetfilter wilt afmelden. Dan kan je als keurmeester ook niet per ongeluk een fout maken. Wat voor ons als klein bedrijf geldt, geldt natuurlijk ook voor grote bedrijven: voor een correcte uitvoering van de APK-keuring is het belangrijk dat de meetapparatuur klopt."

### Echt een erekwestie dus!

"De APK gaat over de veiligheid en milieu. Dan moet alles toch kloppen? Als ik een auto keur, dan doe ik dat naar eer en geweten. Als mijn meetapparatuur dan

een bepaalde waarde aangeeft, dan wil ik 100% zeker kunnen zijn dat die waarde klopt. In zekere zin ondersteunt het RME mijn geweten, omdat ik erop kan vertrouwen dat onze apparaten gekeurd zijn, en dat de RDW dat erkent. Zo weet ik dat ik mijn klanten – en hun kinderen – weer veilig op pad stuur. We zijn uiterst tevreden over het RME."

### Dat klinkt alsof je werk zo nog leuker wordt...

"Ja, het is toch ook leuk om keurmeester te zijn? De APK-keuring is een belangrijk deel van ons bedrijf. Mijn broer Bram keurt al sinds de invoering van de APK. En ik? Dat durf ik eigenlijk niet te zeggen, ik zou het moeten opzoeken. Maar zeker al een jaar of tien. Het mooiste is dat mijn dochter Li-Jan in oktober examen doet. Zij gaat de familietraditie voortzetten. Ze heeft nu al meer diploma's dan ik!"

## Verwijderen van onderdelen

De APK voeren we zoveel mogelijk uit zonder demontage van onderdelen, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald. Dit staat beschreven in *Algemene bepalingen keuringseisen, artikel 5.1b.2 algemeen*. In *artikel 5.1b.3 demonteren staat beschreven hoe je hier als keurmeester mee omgaat en er staat een opsomming van onderdelen die wel verwijderd moeten worden om een juiste controle te waarborgen. Wieldoppen bijvoorbeeld.*

Als de wieldoppen de wielbevestigingsbouten of moeren afdekt waardoor geen juiste controle kan worden uitgevoerd, dan moeten deze worden verwijderd. In de praktijk komen wij nog regelmatig tijdens een steekproef tegen dat er één of meerdere wielbouten of wielmoeren ontbreken of niet vast zitten. Ook een wielmoer met een conische kant die onjuist gemonteerd is, komen wij regelmatig tegen. Dit moet worden afgekeurd omdat dit gevolgen kan hebben voor de verkeersveiligheid. Het blijft dus belangrijk om deze controle op de juiste wijze uit te voeren.



## Deeltjesteller en het examen

Tijdens APK-examens zien we dat vragen over de nieuwe deeltjesteller minder goed scoren dan de overige milieu-vragen.

Dit heeft een behoorlijk effect op de slagingspercentages van de APK-examens in het eerste kwartaal. Dat wijzigingen in

de keuringseisen invloed hebben op de examenresultaten zien we wel vaker, maar met de laatste wijzigingen vinden we een daling van 10% aanzienlijk. Wijzigingen in de APK-regelgeving worden ook direct doorgevoerd in de APK-examens en daarover kun je dus vragen verwachten. Wordt een keuringseis gewijzigd, dan wijzigt het examen mee.

### Wat gaat er fout?

Jaap Zwaan van IBKI: "Men verwacht de meetvoorwaarden van de deeltjesteller met die van de roetmeting. De meting met de deeltjesteller verschilt echter op een aantal punten met die van de roetmeting. Denk hierbij aan het stationair toerental en

wanneer je in de tweede uitlaatmondning moet meten. Ook is de registratie van het roetfilter in het kentekenregister bepalend of je de deeltjesteller moet gebruiken of niet. Tip: lees de artikelen van de RDW in eerdere edities van *APK-keurmeester* over de deeltjesteller nog eens door, dan zijn de vragen op het examen over de deeltjesteller voor jou geen verrassing."

**Rectificatie vrijstelling:** in het artikel 'De wereld van de APK-keurmeester' in nummer 100 was niet duidelijk vermeld dat de vrijstelling alleen geldt voor het examen *APK-keurmeester* (worden). Voor het examen *bevoegdheidsverlenging* is dus geen vrijstelling mogelijk.

## Uitlezen verbruiksgegevens APK 2

Het uitlezen en versturen van de brandstof- en elektriciteitsverbruiksgegevens tijdens de APK is een nieuwe Europese eis die per 20 mei 2023 is ingegaan. De publicatie van de Nederlandse regelgeving gaat in op 1 januari 2024. De RDW heeft hier eerder een brief over gestuurd. De werkwijze is in het kort beschreven in een stroomschema dat in de online APK-regelgeving staat. Deze werkwijze geldt totdat de nieuwe regelgeving is gepubliceerd.

Het is nog niet verplicht om deze apparatuur te hebben omdat dit nog niet is opgenomen in de 'Regeling Erkenning en keuringsbevoegdheid APK'. Het advies is om niet tot het laatste moment te wachten. Mogelijk kan een uitleesapparaat dat je nu al gebruikt aangepast worden door middel van een software-update door de fabrikant. Kan dat niet, dan heb je zo goed als zeker nieuwe apparatuur nodig. Je leverancier kan je verder informeren over de mogelijkheden. Erkenninghouders die al een geschikt uitleesapparaat hebben, kunnen die gebruiken en de brandstofgegevens al doorsturen naar de RDW.

## Melden van reparatiepunten

Onze APK is redelijk uniek binnen Europa. In veel lidstaten worden APK-keuringen uitgevoerd door overheden of door diensten die door overheden zijn aangewezen. Een soortgelijk systeem zoals wij dat kennen in Nederland komt maar weinig voor in de EU.

In Nederland kun je als voertuigeigenaar op bijna iedere hoek van de straat je voertuig laten keuren. Dat heeft als voordeel dat je als eigenaar/houder weinig afstand hoeft af te leggen om je voertuig te laten keuren en deze keuringsinstanties kunnen meestal ook direct onderhoud en reparaties uitvoeren.

### Onafhankelijkheid is een belangrijk aspect bij keuringen

De Nederlandse methodiek ligt onder een vergrootglas in Europa omdat we afwijken van de methodiek in andere lidstaten. Om ervoor te zorgen dat het Nederlandse systeem kwalitatief hoogwaardig blijft, is het melden van reparatiepunten een belangrijk aspect. Dit kun je zien als een kwaliteitscontrolesysteem. Als er weinig of geen reparatiepunten worden gemeld bij het afmelden, dan is het niet inzichtelijk hoe de kwaliteit van het Nederlandse wagenpark is. De consequentie hiervan kan zijn dat het de indruk wekt dat voertuigen van APK naar APK rijden zonder de benodigde



reparaties. Dit kan vervolgens een reden zijn om de frequentie aan te passen. Waarom zou je immers een voertuig elk jaar moeten keuren als er toch nooit iets aan mankeert?

### Inzicht

Als reparatiepunten gemeld worden, dan krijgen we inzicht in hoe het Nederlandse wagenpark er werkelijk voorstaat. Bij een keuring is regelmatig een reparatie nodig is. De keuring is dus belangrijk. Het blijft zodoende van groot belang dat je reparatiepunten blijft melden als je een voertuig afmeldt.

## Feiten over de rollenremtestbank

Iedere erkenninghouder heeft een remtestinrichting in de keuringsplaats. Daarbij kun je kiezen tussen een platenremtestbank (alleen voor APK 2) of rollenremtestbank. Deze remtestbank staat geregistreerd in het register meetmiddelen (RME).

Afhankelijk van de voertuigcategorie die je wilt keuren, kun je bij een rollenremtestbank kiezen welke klasse je nodig hebt. In de Regeling voertuigen staat in hoofdstuk 8 de Regeling meetmiddelen. Daarin staan de verschillen per klasse beschreven:

- **Klasse I rollenremtestbank:** rollenremtestbank die geschikt is voor de keuring van voertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg en die kan worden gebruikt bij de keuring van voertuigen

met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, mits de aslast van deze voertuigen niet groter is dan de maximale toelaatbare aslast zoals aangegeven op de rollenremtestbank.

- **Klasse II rollenremtestbank:** rollenremtestbank die uitsluitend mag worden toegepast bij de keuring van voertuigen waarvan de toegestane maximummassa meer bedraagt dan 3.500 kg.



- **Klasse I/II rollenremtestbank:** rollenremtestbank voorzien van twee aanwijsbereiken, waarbij het eerste voldoet aan de begripsbepaling van 'klasse I rollenremtestbank' en het tweede aan de begripsbepaling van 'klasse II rollenremtestbank'.

Als keurmeester moet je goed opletten of de gebruikte remtestinrichting geschikt is voor het voertuig dat je wilt keuren. Is de remtestinrichting niet geschikt, dan mag je het voertuig niet keuren. Bij een zware personenauto (bijvoorbeeld een camper) kan de aslast te hoog zijn voor de meetapparatuur, zoals remtestbank (of hefinrichting). Als je wilt weten of de remtestinrichting geschikt is, raadpleeg dan de handleiding of neem contact op met de leverancier.

## Focus op het RME

# Van naslagwerk tot probleemoplosser

Het register meetmiddelen (RME) is meer dan een lijst van apparaten en de datum waarop de goedkeuring daarvan verloopt. Dat blijkt uit een gesprek met toezichthouder Bedrijven Frank Möllers van de RDW en Henk van Smoorenburg, APK-keurmeester én leermeester bij personen- en bedrijfswagendealer Gomes in Amsterdam: "Het is een kleine moeite om af en toe in het RME te kijken, ik heb het idee dat dat te weinig gebeurt. Het is sinds kort 24/7 open."

## Hoe vaak doe je dat dan eigenlijk, kijken in het RME?

Frank: "In mijn functie als toezichthouder is het RME onmisbaar, ik raadpleeg het ontelbaar vaak. Waar ik vroeger pas problemen zag wanneer ik op bedrijfsbezoek ging, weet ik dankzij RME nu al heel veel voor ik een bedrijf überhaupt ben binnengestapt."

Henk: "Voor mij geldt hetzelfde: ik raadpleeg het RME regelmatig. Het is voor mij een naslagwerk om te zien of alles klopt met onze apparatuur. Dat is cruciaal voor een goede keuring, en dus toch voor de veiligheid en milieu. Daar is elke keurmeester mee begaan, maar toch heb ik het idee dat keurmeesters niet vaak in het RME kijken. En het is zo'n kleine moeite!"

## Dus daar valt nog wat te winnen?

Henk: Een keurmeester zou zich moeten afvragen of de apparatuur gebruikt mag worden, maar doet hij dat ook? Een keurmeester werkt onder druk, voor hem heeft het voertuig dat gekeurd moet worden prioriteit. En dat moet ook zo zijn, maar ik zei het al: af en toe een blik in het RME kan geen kwaad en kost niet veel

moeite." Frank: "Een keurmeester zou zich eigenlijk moeten afvragen of de spullen waarmee hij werkt wel in orde zijn. Maar ik denk ook wel dat een keurmeester vooral bezig is met de daadwerkelijke keuring van het voertuig zelf. Als het apparaat dat ze nodig hebben werkt, weten ze waarschijnlijk genoeg en vertrouwen ze op de wetenschap dat hun chef ervoor zorgt dat een apparaat goedgekeurd is. Ik denk dat de winst niet zozeer bij de keurmeesters ligt, maar in het RME zelf."

## Hoe bedoel je dat?

Frank: "Het RME zou ook een middel kunnen zijn om de keurmeester, die zich focust op zijn werk, juist in bescherming te nemen. Waarom richten we het RME niet zo in dat een apparaat waarvan de goedkeuring is verlopen wordt geblokkeerd en er niet meer kan worden afgemeld? Dan kun je nog meer fouten voorkomen." Henk:

**'Hoe snel die verandering gaat zien we elke dag in de werkplaats'**

"Dat is een heel goed punt. Als er bij een steekproef een fout aan het licht komt, is het de keurmeester die het deksel op zijn neus krijgt. Frank is daar niet blind voor, en daarom is het zo prettig samenwerken. De RDW is er om de veiligheid en milieu te borgen, Frank laat zien dat hij die taak serieus neemt en er niet alleen is om te handhaven."

## Een goede samenwerking is toch ook de basis van succes?

Henk: "Dat is zeker zo en op die manier is het RME ook steeds beter geworden. Ons bedrijf heeft meerdere vestigingen, en alleen al in Zaandam, waar ik werk, hebben we ruim 30 geregistreerde meetmiddelen: pedaalkrachtsmeters, rembanken, manometers, deeltjestellers, viergasmeters, 0-emissiekasten, roetmeters, noem maar op. Wat ik handig vind, is dat die meetmiddelen tegenwoordig makkelijk uitwisselbaar zijn tussen verschillende vestigingen. Dat heeft ons al heel wat hoofdbrekens bespaard."

Frank: "Ik ben altijd nieuwsgierig naar wat er leeft bij erkenninghouders, daar heb ik altijd een luisterend oor voor. Zo heb ik gemerkt dat sommige erkenninghouders



Toezichthouder Bedrijven Frank Möllers van de RDW en Henk van Smoorenburg, APK-keurmeester én leermeester bij personen- en bedrijfswagendealer Gomes in Amsterdam over de RME en het gebruik ervan.

een beetje huiverig zijn om zelf wijzigingen door te voeren in het RME. Soms blijven oude, ongebruikte apparaten dan in het RME staan, wat geheel onterecht voor problemen kan zorgen. Dan gaan we samen zitten om te zorgen dat dat wordt opgelost. Kleine moeite."

## Hoe zien jullie de toekomst van het RME?

Frank: "Ik hoop vooral op die eerder genoemde blokkade voor apparaten

waarvan de goedkeuring is verlopen en die men daadwerkelijk nodig heeft voor de keuring. Maar ik roep ook elke erkenninghouder op om zijn of haar ideeën te delen met hun vertegenwoordiger in het SO-APK."

Henk: "Verbeterpunten zijn er altijd. Zo vind ik het verwarrend dat hefbruggen niet meer in het RME staan. Een brug is een hef- en geen meetmiddel, dat weet ik. Maar ik krijg nu een melding in Outlook van alle apparaten die gekeurd moeten worden,

behalve van de hefbruggen. Dat zou toch handiger kunnen. Daarover gesproken, waarom is de apparatuur waarmee we tachografen kalibreren niet in het RME opgenomen? Dat is een meetmiddel bij uitstek, en heel belangrijk voor de veiligheid bovendien. In de toekomst kunnen er echt nog dingen beter, maar net als Frank denk ik dat er vooral méér meetmiddelen komen met de huidige veranderende mobiliteit. Hoe snel die verandering gaat, zien we elke dag in de werkplaats."

## Misser top 10

Periode: Q1 2023

Zoals jullie van ons gewend zijn, publiceren we altijd de Misser top 10. In het overzicht van het eerste kwartaal van 2023 kun je zien dat veel van de missers al jaren in het overzicht te zien zijn, zoals adviespunten, veren en banden.

Nieuwkomer in de top 10 van APK 2 is Roetfilter werkt niet (goed), aantal deeltjes > 1 miljoen en ≤1,5 miljoen. Deze is terug te vinden op plaats 7. Dit komt omdat het emissie testen met een deeltjesteller een nieuwe keuringseis is vanaf 1 januari 2023. Dit zien we vaker terugkomen bij invoering van nieuwe keuringseisen. We verwachten in de loop van de tijd weer een daling in het aantal afkeuringen hierop. Het aantal voertuigen met een te hoge uitstoot van deeltjes zal afnemen, omdat deze gerepareerd worden of de roetfiltergegevens worden uit het register geschreven op verzoek van de eigenaar/houder. In het raadpleegscherm kun je zien of de emissietest met behulp van een deeltjesteller moet worden uitgevoerd. Bij het item roetfilter aanwezig staat dan "JA" en dan wordt er **geen** gebruik gemaakt van de EOBD-tester en/of roetmeter.

### Misser top 10 bij steekproeven APK 1 op goedkeurmeldingen

Rubr.nr.	Omschrijving	Aantal	%
1	AC1 - AC5 Adviespunten AC1 - AC5	29	7,20%
2	5.*.27 Band beschadigd (Bedrijfsauto)	17	4,22%
3	5.*.38 Remvertraging bedrijfsrem onvoldoende (< 100% ≥ 95% awet) (Oplegger)	14	3,47%
4	nl10 Tellerstand wijkt (>500km) af t.o.v. voertuig (Bedrijfsauto)	11	2,73%
5	5.*.48 Opspatafscherming niet volgens voorschrift (Bedrijfsauto)	9	2,23%
6	5.*.3 Hulpbalk gescheurd (Oplegger)	8	1,99%
7	5.*.31 Luchtlekkage reminrichting (Bedrijfsauto)	7	1,74%
8	5.*.11 Uitlaatsysteem niet gasdicht / onveilige afvoer uitlaatgassen (Bedrijfsauto)	6	1,49%
9	5.*.20 Slijtage/beschadiging wiellager hoorbaar of voelbaar (Oplegger)	6	1,49%
10	5.*.27 Band beschadigd (Oplegger)	6	1,49%

### Misser top 10 bij steekproeven APK 2 op goedkeurmeldingen

Rubr.nr.	Omschrijving	Aantal	%
1	AC1 - AC5 Adviespunt AC1 - AC5	750	11,93%
2	5.*.28 Veer gebroken of gescheurd	275	4,38%
3	5.*.27 Band beschadigd	235	3,74%
4	5.*.29 Stofhoes stuurinrichting beschadigd, dicht niet af	198	3,15%
5	5.*.56 Dimlicht onjuist afgesteld	182	2,90%
6	5.*.19 Stofhoes fuseekogel beschadigd en dicht niet af	175	2,78%
7	5.*.11 Roetfilter werkt niet (goed), aantal deeltjes > 1 miljoen en ≤1,5 miljoen	156	2,48%
8	5.*.11 CO meer dan wettelijk toegestaan	155	2,47%
9	5.*.31 Remslang beschadigd, wapeningsmateriaal zichtbaar	135	2,15%
10	5.*.47 Gordel beschadigd	132	2,10%

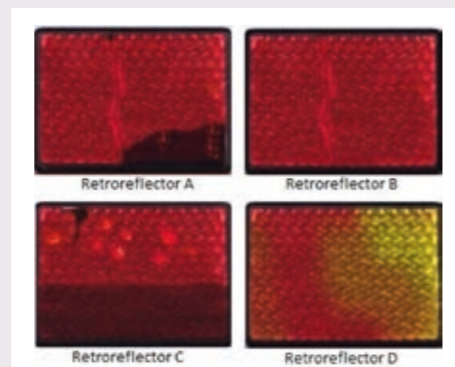
## Retroreflectie

In artikel 5.\*.51 staat dat een voertuig moet zijn voorzien van twee rode retroreflectoren aan de achterzijde van het voertuig. In artikel 5.\*.55, lid 7 van het handboek staat de keuringseis: De in artikel 5.\*.51 bedoelde retroreflectoren van het voertuig mogen geen gebreken vertonen, die de retroreflectie beïnvloeden.

Het is niet toegestaan als door een gebrek de rode retroreflector de reflectie wordt beïnvloed. Het niet reflecteren van een retroreflector kan bijvoorbeeld als oorzaak

hebben dat er water aan de onderzijde van de reflector blijft staan. Bijvoorbeeld vanwege een scheur, zoals te zien bij retroreflectoren A en C of door verkleuring, zoals te zien bij retroreflector D. Een barst/scheur die de reflectie niet beïnvloedt, zoals te zien in retroreflector B, hoeft niet te worden afgekeurd. Bepalend bij beoordeling van deze keuringseis is dus of de reflectie wordt beïnvloed.

Naast doorlopende verlichting komen we bij nieuwe voertuigen ook steeds vaker doorlopende retroreflectoren tegen. Maar hoe ga je daarmee om als hier een gebrek



aan geconstateerd wordt? Als het voertuig is uitgerust met een van fabriekswege aangebrachte doorlopende retroreflector moet je net als bij verlichting de linker- en rechter helft beoordelen. Reflecterende stickers worden **niet** gezien als retroreflector.

# Bijdragen aan verkeersveiligheid

Edwin Heemrood is adviseur Uitvoering Procesondersteuning (PO) bij de afdeling Toezicht van de RDW. In dat deel van de RDW komen techniek en verkeersveiligheid samen, omdat er hier op toegezien wordt dat de APK-keurmeester zijn werk goed kan uitvoeren.

"Niet iedereen is altijd blij om ons te zien verschijnen voor een steekproef," trapt Edwin af, "het is immers toch een verstoring in het bedrijfsproces en de tijd die ermee gemoeid is moet weer ingehaald worden. Maar uiteindelijk is ons Nederlandse APK-systeem én behoorlijk uniek én succesvol." Edwin doelt op het oude, heikele punt bij de aftrap van de APK dat het was alsof de slager zijn eigen vlees ging keuren. Edwin: "Er is toen besloten om de keuringen door de autobranche zelf te laten doen, met onafhankelijk toezicht van onze kant of die keuringen goed en volgens de regels verlopen. Na al die jaren kun je gerust stellen dat deze aanvliegroute goed werkt."

### Spijker op de kop

Bij de RDW werken best veel steekproefcontroleurs die eerst zelf APK-keurmeester waren in de garage. "Dat is een groot voordeel. Je kunt je dan beter inleven in de situatie. Ikzelf ben ook keurmeester geweest en ook wel eens niet blij geweest met een steekproef," lacht Edwin. Maar hij slaat de spijker op de kop als hij zegt "Een keurmeester die een APK uitvoert, is feitelijk op dat moment een verlengstuk van de RDW. Wij moeten erop toezien dat dat allemaal goed gebeurt, dus moeten wij ook de partij zijn die dat controleert."

### Verder op tafel

Er ligt nog meer op het bordje van de unit PO-Toezicht van de RDW. De onderafdeling Procesondersteuning bestaat uit een team van 17 personen die elk zijn of haar eigen aandachtsgebied heeft en het team is verantwoordelijk voor de centrale ondersteuning van de productieafdelingen. Wijzigingen in processen worden vanuit hier geïmplementeerd. Ook het beheer van alle instructies,

**'Het Nederlandse APK-systeem is behoorlijk uniek en werkt in de praktijk goed'**

Edwin Heemrood, adviseur Procesondersteuning Toezicht.



procedures, systemen en controle op de juiste naleving vindt hier plaats. Ook zitten wij aan tafel bij beleidsafdelingen binnen de RDW en ministerie, SO-APK, CITA-overleggen en provider- en brancheoverleggen. Zo blijven we ook goed geïnformeerd over wat er speelt in de branche en wat er op de werkvloer gebeurt.

### Informereren en aanspreken

Als adviseur bij PO-Toezicht trekt Edwin ook de kar met het maken van dit vaktijdschrift. "Omdat APK-keurmeesters de keuringen uitvoeren, vond de RDW het destijds een goed idee om met een vakblad zelf de keurmeesters te informeren en aan te spreken," vertelt Edwin. En met succes. "Een recent lezersonderzoek leverde hoge rapportcijfers op. Ook als een keurmeester door ons is gecontroleerd, krijgt die een tevredenheidsonderzoek online gestuurd met daarin vragen over onder meer APK-keurmeester. Ook daar hoge waarderingcijfers."

### Heel dynamisch

De APK zelf is continu aan veranderingen onderhevig. "De elektrificatie van het wagenpark en het toenemend aantal hulpsystemen in de moderne auto hebben invloed op de APK, en dus ook gevolgen voor de keurmeesters. Dat brengt ook de nodige nieuwe regelgeving met zich mee. Die nieuwe regelgeving moet wel uitvoerbaar zijn en daarvoor staan wij aan de lat. We zijn als RDW druk met het meehelpen van het vergroten van de kennis van onze doelgroep om met die ontwikkelingen mee te kunnen. Dat is heel dynamisch," aldus Edwin.

## Wijzigingen in een keuringsruimte doorgegeven

Als erkenninghouder APK, Tachograaf of Gasinstallatie kom je weleens in de situatie dat de werkplaats of de apparatuur aangepast of verplaatst wordt. Vaak gaat het dan om vervanging van apparatuur zoals een hefinrichting of meetapparatuur. Het kan echter ook gaan over een aanpassing of een verplaatsing van de inspectieput, de afzuiging uitlaatgassen, hefinrichting, controlelocatie voor de dim- en mistvoorlichten of verwarmingsinstallatie. Dan moet je dat in al die gevallen aan ons doorgeven.

Daar is een goede reden voor. Een aanpassing heeft mogelijk effect op de inrichting. Zo kan het zijn dat de verplichte vrije ruimte in het geding komt bij het verplaatsen of vervangen van een hefinrichting of de remtestinrichting. Wat we ook tegenkomen is dat bij vervanging van een hefinrichting die ook gebruikt wordt als locatie voor de controle van de dim- en mistvoorlichten, deze hefinrichting niet opnieuw beoordeeld wordt als controlelocatie. Als dit de enige controlelocatie is in de keuringsplaats, dan mag je niet meer keuren totdat er een nieuwe beoordeling heeft plaatsgevonden door een medewerker van de RDW en de nieuwe locatie goed bevonden is als controlelocatie voor de verlichting. Als je dit tijdig doorgeeft, kunnen we er samen voor zorgen dat het bedrijfsproces zo min mogelijk verstoord wordt. Bij het melden van een aanpassing bekijkt de RDW of er een bezoek nodig is. Als dit het geval is, worden er bezoekkosten in rekening gebracht.

### Andere meetmiddelen

De meetmiddelen staan in het RME (register meetmiddelen). Heb je een meetmiddel gekocht? Dan zorgt de leverancier of OG

(onderzoeksgerechtigden) dat het meetmiddel wordt geregistreerd onder jouw keuringsinstantienummer. De RDW weet dan dat er een nieuw apparaat is toegevoegd. Als je zelf een apparaat koopt aan een andere keuringsinstantie, dan kun je die overdragen met behulp van het RME. Zo zorg je ervoor dat je een actueel overzicht hebt van de geregistreerde meetmiddelen.

### Welke aanpassingen moet ik doorgeven?

- Aanpassing of nieuwe inspectieput
- Aanpassing of nieuwe koplampstapparaat
- Aanpassing of nieuwe verwarmingsinstallatie
- Aanpassing, uitbreiding, verplaatsing of nieuwe keurlocatie in de werkplaats
- Aanpassing of verplaatsing locatie voor controle dim- en mistlichten
- Verplaatsing of nieuwe hefinrichting(en) tevens de locatie voor controle dim- en mistlichten
- Verplaatsing of nieuwe 0-emissiekast/afzuigeenheid voor roetmeting
- Verplaatsing of nieuwe hefinrichting(en)
- Verplaatsing of nieuwe remtestinrichting
- Verplaatsing of nieuwe spelingsdetectoren
- Een andere aanpassing



Scan deze QR code om direct naar het webformulier te gaan.

## Onderdelen boven het accupakket

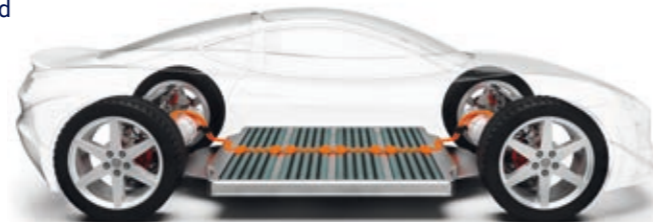
Volledig elektrische auto's hebben veelal een accupakket die onder het voertuig zit. Boven dat accupakket kunnen onderdelen zijn aangebracht waar keuringseisen van toepassing zijn. Denk daarbij onder meer aan remleidingen, de kabelset van de elektrische aandrijflijn en de bodemplaat van het voertuig.

In de APK-regelgeving staat dat je de onderbeplating ten behoeve van stroomlijning of geluidsisolatie moet verwijderen. Dit doe je als de onderbeplating een visuele controle onmogelijk maakt van

direct voor de verkeersveiligheid van belang zijnde aspecten. De onderbeplating is meestal vrij eenvoudig los te halen, waardoor je alle onderdelen zoals de remleiding goed kunt bekijken. We krijgen regelmatig de vraag hoe het zit met de beoordeling van de onderdelen boven het accupakket en of dat pakket volgens de keuringseisen gedemonteerd moet worden.

Dat is uiteraard niet het geval, het accupakket zelf is geen onderbeplating. Je kunt de werkwijze vergelijken met

de onderdelen boven een brandstoftank. Ook daar gaan we de tank niet demonteren tijdens de APK. De onderdelen beoordeel je zo goed mogelijk. Heb je twijfel over de remleiding die boven het accupakket zit en kun je die niet zien? Dan voer je daarvoor een drukproef uit. De code OP1 is hier nooit van toepassing.



## RME met de tijd mee

Vraag Frank Möllers, al 18 jaar actief als toezichthouder Bedrijven voor de RDW, naar nut en noodzaak van het register meetmiddelen (RME) en hij vertelt een verhaal waaruit blijkt dat RME sinds de introductie in 2009 vooral met de tijd meegaat. Zo wordt het werk van erkenninghouders en toezichthouders makkelijker, en de APK steeds een beetje veiliger.

Pas als hij bewust terugdenkt aan het verloop van zijn carrière, beseft Frank Möllers (49) hoe groot de invloed van het RME is. Met een grijns denkt hij terug aan vroeger tijden, en de calibratiecontroles die hij als toezichthouder toen uitvoerde bij bedrijven. "Dan werd je met een kop koffie in een kantoor geparkeerd, met een enorme stapel mappen, en kon je voor elk meetmiddel gaan uitzoeken of de goedkeuring nog in orde was. Je kunt je nu nauwelijks nog voorstellen dat het toen zo ging."

### Gekeurd en onderhouden

Möllers roemt uitdrukkelijk zijn te vroeg overleden collega Hans Boevink, die aan de wieg stond van het register meetmiddelen: "Zijn idee van zo lang geleden maakt ons werk vandaag nog altijd makkelijker, en de APK beter. Het mooie van het RME is dat je nu 24/7 van afstand kunt monitoren hoe het met de goedkeuring van meetmiddelen zit. Vroeger zag je de problemen slechts bij specifieke herschouwingen en steekproeven die je deed, terwijl apparaten nu verplicht worden gekeurd en onderhouden. Het gaat niet om de dwang, maar wel om de veiligheid. Door de invoering van het RME zijn er veel oude apparaten opgeruimd. Dat is echt een enorme verbetering."

### Blokkade op verlopen apparaten

Dat het RME ook in de toekomst met de tijd blijft meegaan, vindt Frank Möllers van groot belang. "Onze mobiliteit verandert in rap tempo," zegt hij, "welke meetmiddelen zijn er nodig voor de nieuwste, elektrische voertuigen? En hoe detecteer je straks een waterstoflekkage, welke meetmiddelen zijn daarvoor nodig?"



Het RME is een mooi instrument, waar de komende jaren nog veel aan wordt toegevoegd. Daarom pleit ik voor een blokkade op apparaten in het RME waarvan de goedkeuring is verlopen en die je daadwerkelijk nodig hebt voor jouw keuring."

**'Door de invoering van RME zijn er veel oude apparaten opgeruimd. Dat is echt een enorme verbetering'**

## KPMG gaat het APK-proces onderzoeken

De RDW heeft het onderzoeksbureau KPMG opdracht gegeven een onafhankelijk en anoniem onderzoek uit te voeren naar het APK-proces in Nederland.

De reden van het onderzoek is dat de RDW een beter beeld wil krijgen hoe de APK in de dagelijkse praktijk geïntegreerd is in het bedrijfsproces, hoe het uitgevoerd wordt en hoeveel tijd er nodig

is om een APK-keuring uit te voeren. Het onderzoek richt zich in eerste instantie op APK 2. Het wordt digitaal uitgevoerd en is volledig anoniem. Je kan worden benaderd om deel te nemen aan dit onderzoek. Niet alle erkenninghouders worden voor het onderzoek benaderd. Er wordt willekeurig een representatieve groep van erkenninghouders geselecteerd.



**MARCO AUGUSTINUS (61) UIT KATWIJK LAAT ZIJN KLASSIEKE, BRITSE TWEEZITTER UIT 1957 (ZONDER APK-PLICHT) GOED ONDERHOUDEN. EN VRIENIN JACQUELINE GENIET MEE.**

## ‘Altijd goed en veilig onderweg’

Marco Augustinus is een goedgehumte zestiger uit Katwijk. En als hobby-auto rijdt hij een Triumph TR 3 Cabrio Small Mouth. Een auto uit 1957. “Wist je dat dit de eerste auto was met schijfremmen voor,” merkt een trotse Marco op. Er valt nog meer te vertellen over deze sportauto. Bijvoorbeeld waarom hij voor deze auto heeft gekozen. “Ik had een klassieke BMW motorfiets gekocht om lekker in het weekeinde mooie tochtjes mee te maken. Toen bleek dat mijn vriendin Jacqueline voor geen goud achterop wilde... Niet gezellig. Dus toen ging ik op zoek naar een auto waarin ze wel mee zou gaan.” En dat doet ze. Marco kocht de Engelse sportwagen drie jaar geleden.

Aan APK doet Marco trouwens niet met deze Triumph. Pardon? “De auto is van 1957 dus is niet meer APK plichtig. Maar ik sta erin zoals nagenoeg alle eigenaren van klassiekers: je wilt dat

het gewoon goed en veilig is. Wat heb je er anders aan? Dus na aankoop heb ik hem uitgebreid laten checken bij mijn specialist in Lisse. Hij is in puike staat. En die instelling en die nette, goede auto’s zie ik bij veel collega klassiekerrijders.”

Voor door de week doet de medewerker van de gemeente Katwijk een beroep op een degelijke Toyota RAV4 (met APK-verplichting). Voor plezierritjes haalt hij de Triumph uit de stalling. Altijd open rijden, Marco? “Nee, ook dicht is het een leuke auto om te rijden. En ook best pittig hoor,” vertelt Marco.

’s Winters blijft de Triumph trouwens in de stalling. Terwijl er gewoon verwarming in zit. “Ja, die zit erin. Maar dan moet je eerst onder de motorkap een kraantje open draaien. En dan in het interieur twee kleppen open zetten.” Dat is een sportauto rijden uit de jaren zestig van de vorige eeuw: handen uit de mouwen.