



APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 104 - maart 2024



'Wij behandelen alle auto's
alsof het onze eigen auto's zijn'

MARC MENNENS VAN AUTOBEDRIJF MARC MENNENS IN WIJNANDSRADE OVER KWALITEIT LEVEREN

Uitlezen brandstofverbruik

EEN VERPLICHT ONDERDEEL
VAN DE APK
APK SERVICE - PAGINA 6

De keurmeester en de steekproefcontroleur

KERSVERSE KEURMEESTER KAY
ONTMOET RDW'ER BERT
DUBBELINTERVIEW - PAGINA 8

Een veilige werkplek

WELKE EISEN GELDEN
VOOR DE INSPECTIEPUT?
HOE ZIT DAT? - PAGINA 10

Het toezichtproces van de RDW



HENK BLAAUW
UNITMANAGER RISICOBEOORDELING
EN ONDERZOEK

Na verschillende rollen te hebben vervuld binnen de RDW, ben ik eind vorig jaar gestart bij de afdeling Risicobeoordeling en Onderzoek van de divisie Toezicht en Beoordeling. Die afdeling is een belangrijke spil in het toezichtproces van de RDW. Hier werk ik met, en geef leiding aan een enthousiaste groep collega's met ieder zijn of haar specialisatie. Wij verwerken onder andere de rapportages van de Toezichthouders. Indien nodig handhaven we zoals beschreven in de Toezichtbeleidsbrief RDW.

Daarnaast doen wij ook onderzoek als een erkenninghouder of APK-keurmeester zich niet aan de regels houdt. Hier wordt het begrip 'toezicht op maat' gehanteerd. Dit is belangrijk in het risico-georiënteerd toezichtstelsel. Per situatie beoordelen wij welke maatregel passend is bij een eventuele overtreding. Verder werken we nauw samen met andere overheden om de juiste interventie toe te passen. Kortom, een uitdagende functie.

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: iO Utrecht
Fotografie: Dennis van Loenhout, Mike Raanhuis, RDW

Niets uit deze uitgave mag zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de RDW in enige vorm worden overgenomen, verveelvoudigd 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. APK-keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:



Als je bij Autobedrijf Marc Mennens wegrijdt en linksaf gaat, zit je twintig kilometer verderop in België. Ga je rechts, dan ben je na een kilometer of tien in Duitsland. Ongeacht de kleur van de kentekenplaat: klanten veilig op weg houden, is een taak die ze in het Limburgse Wijnandsrade bijzonder serieus nemen.



MARC MENNENS
VAN AUTOBEDRIJF
MARC MENNENS

Het plaatsje Wijnandsrade – of Wienesrao op z'n Limburgs – is met slechts zo'n 1600 inwoners klein, maar het heeft wel een prachtig kasteel midden in het dorps hart. Wijnandsrade heeft ook een garagebedrijf, dat al sinds 1971 door de familie Mennens wordt gerund. In 2013 namen Marc en zijn echtgenote Chantal het bedrijf over dat eerst door zijn oom en later door zijn vader en compagnon werd geleid. Autobedrijf Marc Mennens heeft één keurmeester, Marc zelf: "Ik keur zo'n 700 auto's per jaar."

Pardon? Zoveel? In je eentje?

"Het is goed te behappen hoor. Het gaat om hoe je het aanpakt, en om de kwaliteit die je levert. Wij behandelen alle auto's alsof ze onze eigen auto's zijn. Dat wil zeggen dat alles moet kloppen. Dan kun je heel veel zaken voor zijn. Zo houd je het behapbaar, en zo houd je de auto's van je klanten veilig."

Over veilig houden gesproken, hoe kijk jij als keurmeester naar de APK?

"Nou, ik vind dat je verantwoordelijkheid als keurmeester – en als monteur – verder gaat dan alleen je klanten. Je hebt een verantwoordelijkheid naar alle weggebruikers, dus heb je de plicht om je werk goed te doen. Wij adviseren klanten altijd om zaken die de veiligheid aangaan op tijd aan te pakken, en in 99% nemen ze die adviezen ter harte. Maar er blijft altijd een kleine groep die met de meest onveilige mankementen gewoon zou doorrijden, zolang de auto maar start. Dus de APK is een goede zaak."

Kan niet beter dus?

"Dat zeg ik niet. Soms krijg je auto's in je garage die écht niet meer veilig zijn. Als zo'n auto niet voor de APK komt, moet je die toch weer meegeven. Ik kan je zeggen: dat is geen lekker gevoel. Dus als ik een verbetering mag aandragen, dan zou ik zeggen dat er een meldpunt moet komen waarmee je kunt zorgen dat zulke auto's niet meer op de weg komen."

Hoe is je relatie met de RDW?

"Die is prima. Ik maak heus wel eens een fout, en als een steekproefcontroleur me daarop wijst dan ben ik de eerste om die te accepteren. De laatste keer dat dat gebeurde, is gelukkig lang geleden. Als ik een auto heb gekeurd, dan weet ik dat ik alle punten heb nagelopen, soms zelfs twee keer."

Zie je hier trouwens ook veel Belgische en Duitse auto's? En zie je dan verschillen met Nederland?

"Eigenlijk zien we hier nauwelijks mensen van over de grens. Af en toe komt er eens een Belgische klant om een lampje te verwisselen, of zoiets. De keuringsinstantie in België constateert alleen mankementen maar repareert niet, dus belanden die mensen bij ons. Wij helpen ze dan snel, zodat ze meteen weer terug kunnen naar de keuring. Gelukkig is het hier anders geregeld. Wij voeren reparaties uit en kunnen daarna het voertuig goedkeuren. Dat is toch handiger voor de klant."

APK en tachograaf

De tachograaf in een voertuig neemt een belangrijke plaats in bij het registreren van de rij- en rusttijden van de chauffeur. Uitgangspunt daarbij is veilig wegvervoer en eerlijke concurrentie. Binnen de APK hebben we daar keuringseisen voor die we moeten controleren, zowel voor APK1-, APK2- als voor APK3-voertuigen.

Tachograaf in lichte bedrijfsauto's

Lichte bedrijfsauto's met een toegestane maximummassa van meer dan **2500 kg** (met aanhangwagens of oplegger inbegrepen) die buitenlands vervoer doen, moeten vanaf 1 juli 2026 voorzien zijn van een tachograaf. Denk hierbij onder meer aan de beladen autotransporters. In Duitsland hanteren ze dit nu al bij voertuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 2800 kg.

We zullen in de toekomst dus meer lichte bedrijfsauto's met tachograaf tegenkomen bij de APK. Voor tachograaftechnici geldt

ook dat zij de tachograaf moeten gaan inbouwen of kalibreren.

Let op: retrofit

In 2024 moeten de eerste generatie en analoge tachografen en in 2025 de G2V1-tachografen worden vervangen als een transportondernemer buitenlands vervoer doet met dat voertuig.

Dit kan betekenen dat het druk wordt in de werkplaats en er de nodige werkzaamheden gepland moeten worden om dit gedaan te krijgen. Veel van deze retrofit-werkzaamheden zullen mogelijk samen met de APK worden uitgevoerd.

Advies

Houd rekening met deze werkzaamheden bij de APK en maak op tijd een afspraak met de transport-ondernemer. Dit voorkomt problemen met de planning van de werkzaamheden aan het einde van dit jaar of in 2025. Zorg voor een goede voorbereiding. Alleen dan gaan we het



redden om alle voertuigen op tijd te voorzien van een nieuwe tachograaf. In het handboek tachograaf op de website van de RDW kun je de exacte eisen vinden in handige schema's.

RDW op Auto Prof met eigen stand

Dat de RDW aanwezig is op de Auto Prof in Gorinchem is niks nieuws. Daar verzorgen wij normaal gesproken kennissessies over de wijzigingen binnen de APK. Omdat er dit jaar weinig wijzigingen binnen de APK zijn, hebben we het anders aangepakt. De RDW had een eigen beursstand. Daar stonden medewerkers van Toezicht & Beoordeling en van de technische helpdesk om zoveel mogelijk vragen van de bezoekers te beantwoorden. De vragen waren erg uiteenlopend. Daarnaast konden de bezoekers ook een kennisquiz doen met vragen over de RDW en de APK. Wij kijken terug op drie gezellige dagen met veel bezoekers.



De tien meest voorkomende missers bij de APK

Bij de meeste steekproeven die de RDW uitvoert, blijkt dat de APK goed is uitgevoerd. Maar keurmeesters missen ook wel eens iets. We hebben voor 2023 voor zowel APK 1 als APK 2 de tien meest voorkomende missers (en hoe vaak ze voorkomen) op een rij gezet.

APK 2

1	Adviespunt AC1-AC5	2697
2	Gebroken of gescheurde veer	955
3	Beschadigde band	863
4	Beschadigde stofhoes stuurinrichting (dicht niet af)	684
5	Dimlicht onjuist afgesteld	643
6	Stofhoes fuseekogel beschadigd (dicht niet af)	613
7	CO hoger dan wettelijk toegestaan	527
8	Beschadigde remslang (wapeningsmateriaal zichtbaar)	492
9	Gordel beschadigd	477
10	Tellerstand wijkt af	445

APK 1

1	Adviespunt AC1-AC5	87
2	Beschadigde band bedrijfsauto	57
3	Remvertraging oplegger onvoldoende	46
4	Luchtlekkage reminrichting bedrijfsauto	34
5	Gescheurde hulpbalk oplegger	28
6	Beschadigde band oplegger	26
7	Te groot remverschil op één as oplegger	26
8	Afwijkende tellerstand bedrijfsauto	25
9	Dimlicht bedrijfsauto onjuist afgesteld	21
10	Loadindex band bedrijfsauto kleiner dan maximum aslast	20
-	Opspatbescherming bedrijfsauto niet volgens voorschrift	20

Verwijderen van onderdelen: onderbeplating

In APK-keurmeester 101 staat een artikel over het verwijderen van onderdelen. Specifiek is ingegaan op het verwijderen van wieloppoppen. Wieloppoppen dienen verwijderd te worden als er geen controle van de wielbouten of -moeren mogelijk is. In deze editie brengen we onderbeplating onder de aandacht. In de Algemene bepalingen keuringseisen, artikel 5.1b.3 demonteren staat in lid 2 beschreven hoe je hier als keurmeester mee omgaat.

Wat mag je verwijderen?

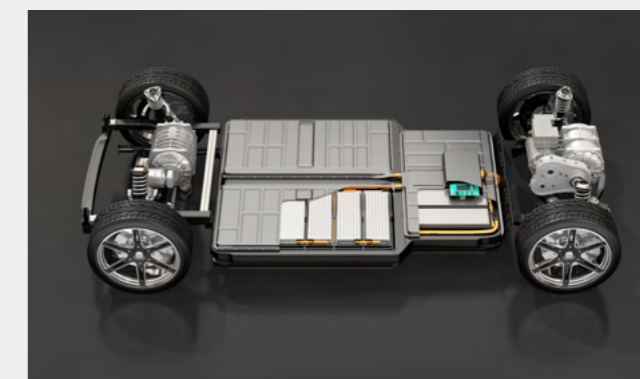
Bijvoorbeeld: Lid 2 f. onderbeplating ten behoeve van stroomlijning of geluidsisolatie, voor zover deze een visuele controle mogelijk maakt van direct voor de verkeersveiligheid van belang zijnde aspecten, zoals de bevestiging van het stuurhuis of de wielophanging.

Voertuigen worden uitgerust met onderbeplating vanwege bijvoorbeeld aerodynamica. Als daardoor de onderbeplating één of meerdere

keuringsaspecten afdekt, dan moet de keurmeester tijdens de keuring en tijdens een eventuele steekproef de onderbeplating demonteren. Bij afgedekte delen kun je denken aan remleidingen, bevestiging van het stuurhuis, bevestiging van de wielophanging en overige onderdelen die afgedekt zijn. Doe dit vakkundig zodat er geen beschadigingen van het voertuig wordt veroorzaakt. Na de controle wordt de onderbeplating weer teruggemonteerd. Een accupakket dat een deel van de bodem afdekt hoeft niet verwijderd te worden.

Heffen elektrische voertuigen

Bij elektrische voertuigen zie je soms dat het accupakket de bodem bedekt. Al deze onderdelen maken het soms lastig en gevaarlijk om een voertuig te ondersteunen om de wielen vrij te zetten. Schade aan een accupakket brengt hoge kosten (en misschien gevaarlijke situaties) met zich mee. Daarom zijn voertuigen vaak voorzien van zogenaamde 'krikpunten' die een voertuigfabrikant aangeeft in het instructieboekje. Die zijn door de fabrikant aangewezen om een voertuig op te krikken. Zorg ervoor dat je veilig kunt werken en geen onnodige schade maakt aan voertuigonderdelen.



Uitlezen brandstofverbruiksgegevens

Vanaf 1 januari 2024 is het uitlezen van het brandstofverbruik verplicht bij personenauto's en lichte bedrijfsauto's met een datum eerste toelating na 31-12-2020, met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg. Strikt genomen gaat het om de voertuigen met de EEG voertuigclassificatie M1 en N1. Het uitlezen lijkt misschien wat vrijblijvend maar is een verplicht onderdeel van de APK. Er zijn twee uitzonderingen: de aanvrager van de keuring geeft geen toestemming of door een technische reden in het voertuig is uitlezen niet mogelijk.

Gegevens

De uitgelezen verbruiksgegevens hebben geen invloed op het resultaat van de APK. Met de inhoud van de verstuurde gegevens doet de RDW niets. Wij verzamelen de gegevens, sturen die jaarlijks door naar het Europees Milieuagentschap (EMA) en daarna verwijderen we alles weer. We hebben wel inzicht in de afmeldingen zelf. Daarin zien we het aantal meldingen en hoe die zijn doorgestuurd. Het aantal meldingen met verstuurde brandstofverbruiksgegevens is tot nu toe minder groot dan verwacht. We zien dat vaak de keuze 'geen toestemming aanvrager' wordt gebruikt, maar ook de keuze 'uitlezen technisch niet mogelijk' komt regelmatig voorbij. Deze keuze moet je aanklikken bij het afmelden als de klant geen bezwaar heeft tegen het uitlezen maar de benodigde data niet uit te lezen of te versturen is. Kun je dat niet doordat het uitleesapparaat niet goed werkt? Dan is dat geen technische reden en moet het apparaat eerst in orde gemaakt worden voordat je mag keuren. Voorbeelden van zo'n technische reden zijn onder andere:

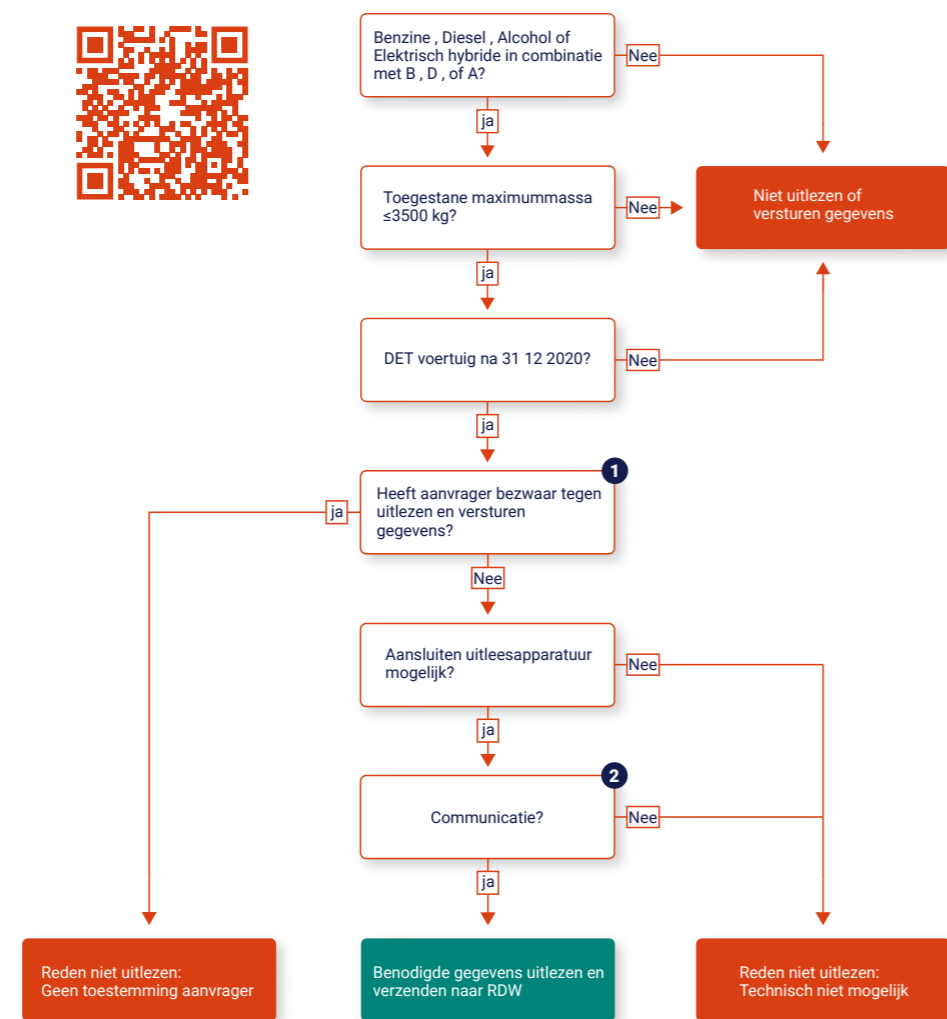
- Het ontbreken van de EOBD-stekker in het voertuig
- Geen verbinding mogelijk tussen voertuig en (goedwerkend) uitleesapparaat

- De uitgelezen gegevens in het voertuig zijn niet compleet. Soms komt het voor dat alleen het voertuigidentificatienummer (VIN) wordt getoond en niet de tellerstand en andere verbruiksgegevens.

Kun je de gegevens niet versturen doordat de tester geen verbinding kan maken met het internet, dan is dat geen technische

reden. Dit valt onder de eisen die zijn gesteld zijn aan het apparaat. In de online APK-regelgeving in het hoofdstuk Overige regelgeving, algemene info vind je onder lid 15 een toelichting met het onderstaande schema. Dit is een verkort overzicht dat je kan helpen bij het uitlezen.

Stroomschema uitlezen brandstof en elektriciteitsverbruik APK 2



- 1 Voor aanvang van de keuring de vraag stellen of er bezwaar is tegen het uitlezen en versturen aan de aanvrager van de keuring.
- 2 Communicatie wil zeggen dat het voorgeschreven uitleesapparaat het protocol herkent en alle benodigde gegevens hiermee uitgelezen en verstuurd kunnen worden naar de RDW.

Eisen eCall-boordsysteem

Voor 20 mei 2023 mocht eCall van personenauto's, in gebruik genomen na 31 december 2017, geen defect aangeven. Dit is gewijzigd per 20 mei 2023. De eis is: Het eCall-boordsysteem moet bij alle personenauto's en lichte bedrijfsauto's deugdelijk zijn geïnstalleerd, geconfigureerd en goed werken, ongeacht de datum eerste toelating van het voertuig.

Je controleert dit door de motor te starten. Alleen als er een melding verschijnt dat het eCall-systeem niet goed werkt, is dat reden voor afkeur. Dit kan een melding zijn op een display of een brandend waarschuwingslampje. Bij onduidelijkheid over de storingsmelding raadpleeg je de informatie van de fabrikant. Dat kan een instructieboekje of werkplaatshandboek zijn. Bij twijfel over een melding voer je eerst een proefrit uit. Het kan bijvoorbeeld voorkomen dat het mobiele netwerk van het eCall-systeem geen bereik heeft in de keuringsruimte.

Wat is een eCall-boordsysteem?

eCall staat voor Emergency Call. Kortom, noodoproep. Het eCall-boordsysteem is een op de 112-dienst gebaseerd systeem. Dat betekent dat het systeem indien nodig contact legt met de 112-alarncentrale. Bij een ongeval stuurt het eCall-boordsysteem de precieze plek van het ongeval, de rijrichting, het aantal inzittenden, het type voertuig en het type brandstof naar de 112-alarncentrale.

Vragen aan het Technisch Kennis Centrum

Het Technisch Kennis Centrum van de RDW krijgt veel vragen over het functioneren van het eCall-boordsysteem. Hierbij komt het geregeld voor dat het zogenaamde 'Third Party Service' (TPS) een foutmelding geeft, omdat er geen abonnement is afgesloten. Het TPS is een online servicesysteem waarmee gebruik



Bron: Rijksoverheid

gemaakt kan worden van online diensten van de autofabrikant, zoals pechhulp of voertuigdiagnose op afstand. Het eCall-systeem kan hier een onderdeel van zijn. Belangrijk daarbij is om te weten dat er tijdens de APK voor de controle van het eCall-boordsysteem geen abonnement verplicht is. Wanneer het voertuig een melding geeft dat de abonnementsdienst van de fabrikant niet werkt, omdat er bijvoorbeeld geen abonnement is afgesloten, wil dit niet automatisch zeggen dat het eCall-boordsysteem niet goed functioneert. Je moet dan onderzoeken of het eCall-boordsysteem voldoet aan het artikel 5.*.71 lid 6:

Het eCall-boordsysteem moet deugdelijk zijn geïnstalleerd en geconfigureerd en goed werken.

Wijze van Keuren:

Visuele en auditieve controle. Wanneer na het starten van de motor een optisch of akoestisch waarschuwingssignaal wordt afgegeven dat het systeem niet goed functioneert, wordt ervan uitgegaan dat niet aan deze eis is voldaan. In geval van twijfel wordt een rijproef uitgevoerd. Indien mogelijk door de technische kenmerken van het voertuig en indien de nodige gegevens beschikbaar zijn, wordt de controle mede uitgevoerd met behulp van een elektronische interface.

Als je vragen hebt of twijfel over een eCall, raadpleeg dan het instructieboekje, de importeur of dealer of het Technisch Kennis Centrum (TKC).

Keurmeester en steekproefcontroleur

'Samen bijdragen aan de verkeersveiligheid, dáár gaat het om'

Beiden begonnen op 1 juli 2023 aan een nieuwe baan: Kay van der Weijden (23) als diagnosespecialist en APK-keurmeester bij Porsche Centrum Amsterdam en Bert van de Waardt (45) als steekproefcontroleur bij de RDW. Hoe kijken 'junior en senior' aan tegen het fenomeen APK?

"Mijn eerste steekproef? Daar zou ik best wel zenuwachtig voor zijn", start junior Kay. "Niet dat ik niet achter mijn werk sta. Maar dat iemand komt checken of het allemaal volgens de regelgeving is gedaan, da's toch best spannend." Bert: "Dat snap ik! Maar ik zal je zeggen: voor mij geldt hetzelfde. Ik vond mijn eerste steekproef ook spannend. En als ik merk dat een APK-keurmeester nerveus is, dan stel ik hem graag even op zijn gemak. Ook dat hoort bij mijn rol als steekproefcontroleur."

Hoe zijn jullie in deze jobs terecht gekomen?

Kay: "Ik heb mbo Autotechniek niveau 4 gedaan en in totaal heb ik drie stades doorlopen. Bij een universeel garagebedrijf, een BMW-raceteam en vervolgens een chiptuningspecialist. Lekker divers, ja. Vanuit het laatste adres ben ik bij Porsche Amsterdam terechtgekomen." Lachend: "Op zich niet een hele grote overstap, hier werken we immers aan snelle auto's voor op straat." Bert: "Ik zat 22 jaar in het vak als APK-keurmeester, monteur en werkplaatschef voor vrachtwagens, het zware werk. APK 2 is dus vrij nieuw voor me. Ik wilde na al die

jaren graag iets nieuws waar ik mijn kennis in kwijt kon. Deze baan sluit daar perfect op aan. Ik moest vooral ontstressen. Voorheen was ik telefonisch altijd bereikbaar, ook in de avonden. In deze functie niet, dat scheelt enorm. Daarnaast is het vooral erg mooi werk, ik kom óveral. Bij grote en merk-specialistische bedrijven zoals dit, maar ook bij een eenmanszaakje in een piepklein dorp."

Kay, wat vind jij van het keurmeestervak?

"Het proces om keurmeester te worden vond ik erg interessant. Het was niet perse lastig, maar je moet er wel wat voor doen. Veel heb ik gehad aan onze interne opleider. Samen met een aantal andere collega's hadden we zes lesochtenden waarbij hij met ons door de stof heen ging. Hij heeft ons super begeleid zodat we niet voor verrassingen kwamen te staan. Het examen was begin januari. Ik ben dus echt pas nét begonnen als APK-keurmeester." "Een steekproef? Nee, die heb ik nog niet gehad. Sterker nog, Bert is de eerste steekproefcontroleur die ik tegenkom, haha. Ik ken nu alle keuringseisen en ik

weet precies waar ik op moet letten. Het APK-handboek van de RDW is handig als back-up, een paar muisklikken en je bent er al achter. Aan de andere kant: wij werken hier aan serieus goed gebouwde auto's. Rare dingen komen we nagenoeg niet tegen."

En Bert, hoe ervaar jij het werken bij de RDW?

"Goed! Ik doe nu alleen APK 2 steekproeven maar ik zit in het traject voor APK 1 en Tachograafsteekproeven. Ik vind het leuk en belangrijk om mijzelf te blijven ontwikkelen. En, de RDW is ontwikkeling. Als je binnen deze organisatie stilstaat, ligt dat aan jezelf. Ik werk graag samen met de keurmeesters in de bedrijven waar ik kom. Ik zeg altijd: 'Ik controleer het werk van de keurmeester, ik kom niet die auto opnieuw keuren'. Dat vind ik een belangrijk verschil. Het gaat er echt om hoe je bij een bedrijf binnenstapt. We zijn allemaal mens hè en fouten maken we allemaal." "Wat ik mooi vind is als ik bij een bedrijf ben en ik voer een steekproef uit, dat een keurmeester dan naar me toe komt en vraagt: 'Hoe zit dit of dat eigenlijk?' Als RDW'er kun je dan iemand verder helpen.



Kay van der Weijden en Bert van de Waardt. "Hoe ervaren je ook bent, je moet altijd open staan om bij te leren."

Sta daar vooral voor open, zou ik willen zeggen. En als ik het op zo'n moment zelf ook niet weet? Dan pakken we de APK-regelgeving erbij of verwijs ik hem of haar door naar onze technische helpdesk. Zaken over roest bijvoorbeeld. Hier komt het niet veel voor, gok ik. Maar als je daar toch tegenaan loopt, is het fijn dat je de juiste antwoorden krijgt waar je als vakman iets mee kunt."

Spot je bij een steekproef wel eens een misser?

Bert: "Heel soms. Het helpt dat ik uit de praktijk kom, daardoor zie je sommige dingen waar anderen overheen gekeken hebben. Laatst bijvoorbeeld, een gebroken veer bij een bedrijfsbus. De keurmeester zelf had die niet gezien. Dat is ervaring en

dat neem je mee. Kijk, ik ben van mening dat er over het algemeen goed wordt gekeurd. Bij een paar procent, daar gaat het weleens mis."

'Vakmensen moeten hun kennis vooral met elkaar delen'

Kay knikt instemmend: "Als keurmeester ga je voor veiligheid, dáár keur je voor. Ik zou een auto nooit afmelden bij twijfel. Denk aan de banden bijvoorbeeld; je stuurt toch niet iemand weg op versleten rubber?" Bert: "Een veel voorkomende misser bij een steekproef is een vergeten adviespunt.

Die staan altijd in de misser top 10. Bij een AC1 is het een kwestie van even de moeite nemen om het profiel te meten.

Zouden jullie iets willen veranderen aan het APK-proces?

Kay: "Niet echt, ik heb geen verbeterpunten. Misschien komt dat als ik dit werk langer doe, maar voor nu is alles duidelijk, ook qua afmelden. En anders heb ik genoeg collega's met ervaring om vragen aan te stellen." Bert: "Dat moet je ook zeker doen Kay. Vakmensen moeten hun kennis vooral met elkaar delen. Ook als steekproefcontroleurs leren wij nog elke dag. Hoe ervaren je ook bent, je moet altijd open staan om bij te leren. Zo dragen we allemaal ons steentje bij aan de verkeersveiligheid."

Controle op de gekeurde apparatuur

Als erkenninghouder ben je voorzien van meetmiddelen zoals een remtestbank en een emissietester. Grote kans dat je ook een hefinrichting hebt die je gebruikt voor de APK. Dit soort middelen worden periodiek gekeurd door een Onderzoeksgerechtigde. Zodoende blijf je altijd voldoen aan *Regeling Erkenning en Keuringsbevoegdheid APK* en weet je dat je keuringen met de juiste en goedgekeurde middelen uitvoert. De RDW controleert daar ook op. Maar wist je dat een Onderzoeksgerechtigde ook gecontroleerd wordt? Steekproefsgewijs worden gekeurde meetmiddelen en hefinrichtingen gecontroleerd. Zodoende wordt de kwaliteit van de uitvoering geborgd. De steekproeven worden uitgevoerd bij de erkenninghouder waar het meetmiddel of hefinrichting staat. Dit is niet de taak van de RDW maar van een andere controlerende instantie zoals het Nederlands Meetinstituut (NMI Certin b.v.). Wees dus niet verrast als een controlerende instantie bij jou een kwaliteitscontrole op een meetmiddel of hefinrichting wil uitvoeren.

30.000 APK-rapporten per dag!

Wist je dat het APK-rapport jaarlijks ruim 9 miljoen keer wordt uitgegeven? Dat is meer dan 30.000 keer per werkdag! Momenteel is het een wettelijke verplichting om het APK-rapport fysiek af te geven. Op dit moment besteden we aandacht aan het APK-rapport en bekijken we suggesties en specifieke behoeften van de gebruikers. We houden jullie natuurlijk op de hoogte van de ontwikkelingen via dit magazine.

Veilige werkplek: eisen aan de inspectieput

Gezond en veilig werken begint bij goede arbeidsomstandigheden. De regels staan in de Arboret. Werkgever en werknemer zijn beiden verantwoordelijk voor die gezonde en veilige werkplek.

De eisen die worden gesteld aan een erkende keuringsplaats zijn opgenomen in de *Regeling Erkenning en keuringsbevoegdheid APK*. Als in de keuringsruimte een inspectieput aanwezig

is, moet deze inspectieput geschikt zijn voor de groep voertuigen waarvoor de erkenning is aangevraagd en moet de inspectieput zijn voorzien van doelmatige verlichting. De inspectieput is zodanig uitgevoerd dat de keurmeester in staat is de onderkant van een voertuig nagenoeg over de hele lengte rechtopstaand te inspecteren.

Een diepte van 50 cm of minder vanaf de werkvloer wordt gezien als een verdiepte vloer, een diepte van meer dan 50 cm wordt gezien als een inspectieput. In de Toezichtbeleidsbrief RDW worden in het document *Toelichting inrichting keuringsruimte, werkplaats en apparatuur* de eisen voor de inspectieput nader toegelicht.

- De inspectieput moet vrij toegankelijk zijn.
- Er moet voldoende vrije ruimte zijn.
- De uitgangen moeten vrij van obstakels zijn.
- De verlichting moet aan de eisen voldoen.
- Er is een vaste trap of klimijzer.
- Er mag geen water en/of ander vloeistof aanwezig zijn.
- De inspectieput moet schoon zijn.

- De elektrische installatie moet deugdelijk zijn.
- Er is een mechanische afzuiginstallatie met voldoende capaciteit aanwezig.

De basis van deze eisen is erop gericht dat je veilig op, in en rondom de inspectieput kunt werken en deze bij calamiteiten tijdig kunt verlaten.

Een belangrijke eis hierbij is ook goede afzuiging in de inspectieput. De inspectieput moet altijd vrij zijn van stoffen of gassen die gevaarlijk kunnen zijn voor de gezondheid of veiligheid van medewerkers. Met de mechanische afzuiginstallatie moeten gevaarlijke stoffen zoals brandstofdampen goed worden afgezogen, zodat er geen onveilige situatie kan ontstaan of een gevaar voor je gezondheid. Daarom moet er altijd een goedwerkende mechanische afzuiginstallatie aanwezig zijn. Een zogeheten gasdetector kan de functie van de mechanische afzuiginstallatie niet overnemen en is daarom **geen** alternatief als afzuiginstallatie.



Remvertraging en remverschil bepalen bij een platenremtestinrichting

Over het gebruik van een platenremtestinrichting tijdens de uitvoering van de APK zijn soms onduidelijkheden. In de *Aanvullende Permanente Eisen Artikel 77* staat hoe je de remvertraging bepaalt. Zoals:

- De aanvangsnelheid moet ongeveer 10 km/h zijn.
- De remkrachten worden vastgesteld vóór de wielen blokkeren.
- Als de pedaalkrachtmeter wordt gebruikt, moet deze zijn voorzien van een arresteerstand*.
- Op elke as moet de remproef minimaal twee keer worden uitgevoerd.

*Arresteerstand betekent dat de pedaalkrachtmeter de hoogste gebruikte pedaalkracht onthoudt en laat zien op het display.

De aanrijd- en afrijdstrook moet daarbij zo goed als vlak zijn. Het is ook belangrijk dat je tijdens de remtest het rempedaal gedoseerd intrapt en daarbij bijna de gehele remplaat gebruikt.

Als voorbeeld voor het bepalen van de remvertraging en remverschil op één as bij een platenremtestbank gebruiken we onderstaande gegevens:

Personenauto (M1)
 Massa ledig: 950 kg
 Massa rijklaar: 1050 kg
 Datum eerste toelating: 15 april 2004

		Remkracht links	Remkracht rechts	Pedaalkracht
Remproef 1	Vooras	1000	1500	150N
	Achteras	1200	1300	
Remproef 2	Vooras	1500	1800	220N
	Achteras	1400	1500	
Remproef 3	Vooras	1100	1600	180N
	Achteras	1300	1400	

Je moet hier eerst bepalen welke remkrachten gebruikt moeten worden om de remvertraging en remverschil per as te berekenen. De remproef wordt op elke as twee keer uitgevoerd. Als de behaalde remkrachten met deze proeven (mede gelet op de gebruikte pedaalkracht) nagenoeg gelijk zijn, worden deze waardes gebruikt voor het bepalen van de remvertraging en het remverschil. Als de behaalde remkrachten niet nagenoeg gelijk zijn, moet een derde remproef worden uitgevoerd. In dit voorbeeld zijn remproef 1 en 2 **niet** nagenoeg gelijk waardoor er een **extra** derde remproef moet worden uitgevoerd.

Je gebruikt dan deze laatste proef en van de voorgaande remproef gebruik je de proef die de behaalde remkrachten aan de wielen het dichtst benadert. In het voorbeeld is dit naast de derde remproef, de eerste remproef.

Let op: Soms staat er 'massa ledig' of 'massa rijklaar'.

Massa rijklaar = massa ledig + 100kg.

Berekening remvertraging:

2,4 plaats remmenbank

$$\text{Remvertraging} = \frac{2 \times \text{totale remkrachten voor + achteras}}{2 \times \text{massa rijklaar}} = \text{___ m/s}^2$$

• *Aanvangsnelheid 10 km/uur*

Hier vullen we de remkrachten en massa rijklaar in:

$$\frac{1000+1500+1200+1300+1100+1600+1300+1400}{2 \times 1050} = 4.95 \text{ m/s}^2$$

Met deze berekening krijg je het antwoord in m/s² en niet in procenten. Raadpleeg de keuringseisen of de remvertraging voldoet aan de eisen.

Berekening remverschil per as:

Omdat niet alle platenremtestbanken het verschil per as laten zien, is het soms nodig om deze zelf uit te rekenen. Ook hiervoor is een formule beschikbaar:

Remverschil per as

$$\text{Remverschil (\%)} = \frac{\text{hoogste} - \text{kleinste remkracht}}{\text{hoogste remkracht}} \times 100\% = \text{___ \%}$$

- *Platenbank: nagenoeg gelijke pedaalkracht*
- *Zie artikel 77 en 78, aanvullende permanente eisen*
- *Remverschil max. 30%*

Hier vullen we de hoogste en kleinste remkrachten in:

Vooras	Remverschil achteras
$\frac{1500-1000}{1500} \times 100 = 33.33\%$	$\frac{1300-1200}{1300} \times 100 = 7.69\%$
$\frac{1600-1100}{1600} \times 100 = 31.25\%$	$\frac{1400-1300}{1400} \times 100 = 7.14\%$

In dit voorbeeld zijn bij remproef 1 en 3 het remverschil op de vooras beide boven de 30% waardoor deze moet worden afgekeurd. Op de achteras zijn beide beneden de 30% en dit is goed voor de APK.



De grote Fendt 514 S4 van de Noord-Hollandse verkeersschool Hoek-Bouma heeft een makkelijk leventje: op akkers komt hij nooit, hij ziet alleen asfalt, met jaarlijks zo'n 80 verschillende leerlingen. Dit jaar volgt zijn eerste APK. Rijschoolhouder Peter Bouma vertelt.

'Al onze voertuigen moeten worden gekeurd, logisch dat dat ook voor de trekker geldt'

"Al sinds de invoering van het trekkerrijbewijs in 2015 verzorgen wij rijlessen met trekkers. Aanvankelijk met een gehuurde John Deere, en in 2021 hebben we deze Fendt aangeschaft. Omdat de dealer aan de overkant van de straat zit, maar ook voor het comfort van het voertuig. Onze instructeurs brengen heel wat uren door in die trekker, dus die vinden het fijn dat deze trekker goed geveerd is."

"Deze trekker heeft een relatief makkelijk leven. Er zitten zo'n 80 leerlingen per jaar achter het stuur, maar omdat alles automatisch gaat, wordt de techniek daardoor niet extra belast. In het weiland is hij nog nooit geweest, tijdens lessen rijden we alleen op asfalt. Dat betekent wel dat de banden relatief snel slijten, maar verder valt het allemaal erg mee. Elk jaar gaat de trekker naar de dealer voor een

onderhoudsbeurt. Dit jaar komt daar voor het eerst dan de APK bij, dat gaat in één moeite door. Ik weet eerlijk gezegd niet eens wanneer de vervaldatum precies is."

"De APK voor land- en bosbouwtrekkers vind ik een prima zaak. In onze rijschool hebben we 60 stuks rijdend materieel, en op de brommers en motorfietsen na moet alles gekeurd worden. Dan vind ik het niet meer dan logisch dat dat ook voor de trekker geldt, dit is wat ons betreft gewoon één van de vele keuringen. Ik verwacht geen rare dingen, en als die er wel zijn dan worden ze gewoon opgelost door de dealer. Nog los van het feit dat het CBR eist dat wij met een gekeurde trekker op een examen verschijnen, moeten onze voertuigen gewoon in orde zijn. Zo simpel is het."