

# APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 86 - september 2019

'HELDERHEID, DAT  
VIND IK HET FIJNE  
VAN DE HUIDIGE APK'

BEN VAN LEEUWEN, MINI-SPECIALIST EN APK-KEURMEESTER

## Technisch Kenniscentrum

SAMEN VOOR EEN VEILIG  
WAGENPARK  
DUBBELINTERVIEW - PAGINA 8

## Modernisering dimlichtcontrole

NIEUWE EISEN PER JANUARI 2021  
VOOR KOPLAMPTTESTAPPARAAT  
GOED GEREGLD - PAGINA 4

## Werkplaats- verwarming

WAT MOET ER, WAT MAG ER  
EN WAT NIET?  
GOED GEREGLD - PAGINA 4

## HET JUISTE GEREEDSCHAP



**ROB VAN DOKKUMBURG**  
MANAGER PLANNING &  
ERKENNINGEN

Als APK-keurmeester draag je bij aan een veilig wagenpark en een beter milieu in ons land. Dit door op de juiste manier en met het juiste gereedschap keuringen uit te voeren. Daarbij horen ook meetmiddelen die door bevoegde instanties periodiek moeten worden gekeurd en in orde bevonden. Uiteraard kunnen we niet iedere dag fysiek in alle werkplaatsen controleren of de goedkeuringstermijnen nog niet zijn verlopen. De RDW heeft daar eigen gereedschap voor: het Register Meetmiddelen (RME). In dit nummer van APK-keurmeester lees je waar we RME voor gebruiken en hoe we er samen voor kunnen zorgen dat je de dagelijkse keuringen probleemloos kunt blijven uitvoeren.

Ik wens je veel leesplezier!

*Heb je als APK-keurmeester leuke onderwerpen? Geef deze dan door aan de RDW. We staan hier altijd voor open.*

### 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? RDW Servicedesk ICT 0598 69 33 69.
- Over examens en bevoegdheidspassen? IBKI 030 608 77 66.
- Adreswijziging doorgeven: <https://keurmeesterinformatie.rdw.nl>.



### Redactieadres:

RDW, afdeling Communicatie  
Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer  
[www.rdw.nl](http://www.rdw.nl)

**Basisontwerp:** Kris Kras

**Vormgeving, coverbeeld en contentrealisatie:** Sanoma SYNC

**Fotografie:** Marjory Haringa, Dennis van Loenhout, Mike Raanhuis, RDW

Niets uit deze uitgave mag zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de RDW in enige vorm worden overgenomen, vervoelvoudigd 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:



'WE KUNNEN ALLE DENKBARE CLASSIC MINI-ONDERDELEN UIT VOORRAAD LEVEREN'

**Het familiebedrijf 'Ben van Leeuwen' is een begrip in Mini-land. De specialist uit Ter Aar is een autoriteit op het gebied van Mini's en bekend in binnen- en buitenland. Oprichter en naamgever Ben van Leeuwen werkt al vijftig jaar aan de guitige Britse auto's en keurt ze sinds 1986.**



**BEN VAN LEEUWEN, VAN HET GELIJKNAMIGE FAMILIEBEDRIJF**

### Wat zijn jullie voor een bedrijf?

"Wij doen alles op het gebied van classic en new Mini's. Dat zijn dus de kleine klassieke Mini's, en sinds 2000 de moderne Mini's. Ik ben onder meer verantwoordelijk voor de in- en verkoop, ik beheer de gebouwen en de inventaris. Ik werk samen met mijn vrouw Tiny, zonen Bert en Tom en vier andere medewerkers. Mijn zoon Bert runt de werkplaats. Door te specialiseren kunnen we ons verdiepen in problemen die voor universele bedrijven mogelijk lastig zijn. Bovendien kunnen wij alle denkbare classic Mini-onderdelen uit voorraad leveren."

### Hoe waren die beginjaren van de APK?

"In 1985 begon ik aan het APK-avontuur. Ik behoorde tot de groep van de eerste duizend keurmeesters in Nederland. Het was totaal anders toen. Zo moest je zelf nog maandelijks je eigen apparatuur ijken. Dat is nu ondenkbaar. Het was veelal nattevingswerk en je kon zelf vrij veel bepalen: 'niet te

veel roest' en 'niet te veel speling', dat stond in de documentatie waar we het mee moesten doen. Het was een andere tijd en een andere wereld. Nu zijn de regels helder: juridisch is er geen speld tussen te krijgen. Je hebt duidelijkheid: zo moet het en niet anders. Heeft een remschijf 51% roest, dan is het afkeur, punt. Dat vind ik wel het fijne van de huidige APK."

### Wat maakt Mini's zo leuk?

"Ik ben met de auto's meegegroeid, hè. We kennen de classic Mini als onze broekzak. Het is een klein, licht autootje met goede prestaties en puike wegligging. Zeer vooruitstrevend in de jaren 60. En een auto met een rijke rallyhistorie. Bovendien spreekt het uiterlijk zowel mannen als vrouwen aan. Eerlijk gezegd heb ik best wat tegengestribeld toen de nieuwe Mini kwam in 2000. Zo van: wil ik dit wel? Tegenwoordig doen en hebben we bijna niet anders meer. En dat is prima, want mijn zonen weten alles van de new Mini en een van onze

mannen behoort tot de meest ervaren classic Mini-monteurs in Nederland."

### En als je kijkt naar het keuren van Mini's?

"Ook hier komt ons specialisme om de hoek kijken. Het komt voor dat we een classic Mini goedkeuren volgens de APK-eisen, terwijl deze ergens anders was afgekeurd. Door onze ervaring weten we precies waar de grens ligt tussen goed- en afkeur, zoals bij roestschade van het subframe aan de achterzijde. Daar is een roestschadegradatie van toepassing en die kennen we precies. Hoeveel Mini's ik heb gekeurd? In totaal zo'n zeventuizend. Vroeger vonden we geregeld 20 tot 30 afkeerpunten afkeerpunten op één Mini. Dan ben je soms drie dagen bezig om hem goed te krijgen voor de APK. Veelvoorkomende afkeerpunten bij de classic Mini zijn roest, de fuseekogels en stuurhuis-hoezen. Maar we hebben ook klanten die fluitend drie ton of meer op de teller van hun classic Mini zetten. Uiteraard is goed onderhoud dan wel een eerste vereiste."

# MODERNISERING CONTROLE DIMLICHTAFSTELLING, DEEL 2

## HET KOPLAMPTESTAPPARAAT

Zoals je in de vorige APK-keurmeester kon lezen, veranderen in 2021 hoogstwaarschijnlijk de eisen van de dimlichtafstelling voor de APK. Bij de huidige moderne dimlichtsystemen is een juiste afstelling nog belangrijker geworden. Tijdens de APK is het koplampstestapparaat daarbij cruciaal. De voorschriften (zie hoofdstuk 8 van de Regeling Voertuigen) waaraan het apparaat moet voldoen, zijn aangepast en gaan hoogstwaarschijnlijk in op 1 januari 2021. Sommige koplampstestapparaten die nu in gebruik zijn, zullen daardoor niet meer aan de eisen voldoen. Het gaat hier om apparaten met vaste projectievlakken en/of een onvoldoende nauwkeurige schaalverdeling of waar deze ontbreekt.

### EISEN KOPLAMPTESTAPPARAAT PER 1 JANUARI 2021:

- Als de stralenbundel van een dimlicht of mistvoorlicht op de lens van het apparaat wordt geprojecteerd, moet de lens een beeld weergeven dat in verhouding nauwkeurig overeenkomt met het beeld dat door de stralenbundel wordt gevormd op een verticale wand die zich op 10 m van de koplamp bevindt.

Aan deze bestaande eis is het mistvoorlicht toegevoegd.

- Het koplampstestapparaat moet de daling van de lichtbundel weergeven in cm/10 m of in procenten op 10 m. De minimale schaalverdeling moet in mm of in 0,1% zijn weergegeven. De waarden voor de dimlichtdaling worden anders en daarvoor is een nauwkeuriger schaalverdeling nodig.
- Het projectievlak van het apparaat moet zodanig kunnen worden versteld (of het apparaat moet het elektronisch aangeven) dat direct de minimale en maximale hoogte-afstelling van de dimmen mistvoorlichten van alle voertuigen kan worden gecontroleerd. Ook voor elke beladingstoestand en onafhankelijk van de beladingstoestand. Dit betekent dat elektronische testers zijn toegestaan, maar niet verplicht. Een koplampstestapparaat met een vast projectievlak is vanaf 2021 niet meer toegestaan.
- De verstelbaarheid van het apparaat in verticale richting moet ten minste 90 cm

bedragen. Hierbij moeten lampen die zich op 30 cm boven het vloeroppervlak bevinden, kunnen worden gecontroleerd. De waarde van 35 cm wordt 30 cm in verband met de controle van de mistvoorlichten. In de Toezichtbeleidsbrief is verder vermeld dat een koplampstestapparaat deugdelijk dient te zijn en in goede staat van onderhoud moet verkeren. Deze eisen blijven onveranderd en zijn nu ook al van toepassing. Het toezichtbeleid is te vinden op: [www.rdw.nl/zakelijk/paginas/toezichtbeleidsbrief-2018](http://www.rdw.nl/zakelijk/paginas/toezichtbeleidsbrief-2018).

### EEN KOPLAMPTESTAPPARAAT IS DEUGDELIJK ALS:

- De voet, de zuil, het vizier, de verstelinrichtingen en de optiekkast (waaronder de lens en het projectievlak) niet dusdanig zijn beschadigd dat dit de werking van het apparaat beïnvloedt.
- De verstelinrichtingen spelingsvrij zijn en werken zoals oorspronkelijk bedoeld.
- De koplampstester op rails is gemaakt, de rails aanwezig zijn en niet zodanig beschadigd dat dit de werking van het apparaat beïnvloedt.



- De optiekkast waterpas gemonteerd is ten opzichte van de voet of dat de optiekkast waterpas te stellen is ten opzichte van de voet.

Twijfel je of je koplampstestapparaat aan de nieuwe eisen voldoet? Check dit dan bij de leverancier.

De veranderingen die betrekking hebben op de meetmethode en de meetlocatie zijn nog niet definitief vastgesteld. Zodra daar meer duidelijkheid over is, brengen we je daarvan uiteraard op de hoogte.

## Een zuiver RME

In de 'Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK' staat dat een keuring gedaan moet worden in een keuringsruimte en met meetmiddelen die aan de gestelde eisen voldoen. De benodigde meetmiddelen moeten aanwezig zijn, goedgekeurd zijn en in een goede staat van onderhoud verkeren.

De gegevens en vervaldata van meetmiddelen worden vastgelegd in het Register Meetmiddelen APK (RME). De RDW heeft de RME-controle opgeschroefd en stuurt keuringsinstanties met 'verlopen' meetmiddelen bericht daarover. Na ontvangst van een brief heeft de betreffende keuringsinstantie twee weken de tijd om alsnog zorg te dragen voor een juiste registratie en/of herkeuring van de meetmiddelen. Gebeurt dat niet, en is de registratie niet op orde dan wordt de APK-erkenning geschorst, iets dat gelukkig zelden nodig is.

### Controle RME-register

Het kan ook voorkomen dat er meetmiddelen staan geregistreerd, die niet meer in het bezit zijn van de keuringsinstantie. Deze lijst met geregistreerde meetmiddelen kan men zelf op elk moment controleren door in te loggen via [rme.rdw.nl](http://rme.rdw.nl). Is de registratie niet juist? Verplaats dan de niet meer aanwezige meetmiddelen met de knop 'Verkopen' naar KI-nummer AC01N01. Is het meetmiddel nog wel in gebruik, maar klopt de registratie niet of is het meetmiddel niet goedgekeurd, neem dan contact op met de onderzoeksgerechtigde (leverancier van de apparatuur). Zo zorgen we samen voor een zuiver register van meetmiddelen en blijft de erkenning behouden.

## VERWARMING IN DE KEURINGSRUIMTE

Met de winter voor de boeg is het zinvol de eisen voor verwarming van de keuringsruimte weer eens onder de loep te nemen. Bij veel erkenninghouders is dit aspect gelukkig veilig en op orde. Toch zien wij als RDW elk jaar weer verwarmingsapparatuur die niet aan de eisen voldoet, met een onveilige werkomgeving als uitkomst.

### ARBO-EISEN

De RDW stelt specifieke eisen aan de verwarming. Als erkenninghouder APK moet de keuringsruimte sowieso voldoen aan de arbo-eisen. Indien je hier niet aan voldoet, wordt de erkenning geschorst.

### TEMPERATUUR

De basis van een goede verwarming heeft te maken met een gemiddelde minimumtemperatuur van 10 graden Celsius in de keuringsruimte. Een goede verwarming moet dus een dusdanige capaciteit hebben dat de keuringsruimte na het openen van de deuren voldoende verwarmd is en blijft. Deze temperatuur moet in de keuringsruimte aanwezig zijn om voor de medewerkers aan de arbo-eisen te voldoen. Daarnaast waarborgt deze eis dat de apparatuur aan het opgegeven temperatuurbereik kan blijven functioneren volgens opgave van de fabrikant.

### OVERIGE EISEN

- Indien een brander (open vuur) is gemonteerd, mag deze niet direct vanaf buiten benaderbaar zijn.
- De inlaatlucht moet op deugdelijke wijze vanaf de buitenzijde worden aangevoerd.
- De uitlaatgassen van de verwarming moeten deugdelijk naar buiten worden afgevoerd.
- De verwarming heeft de kenmerken van een gesloten systeem.
- De brander is origineel en deugdelijk uitgevoerd.



## Wit stralend licht naar achteren

Glazen van lichtarmaturen aan de achterzijde mogen geen barsten of gaten vertonen waardoor wit licht naar achteren kan worden gestraald. De enige uitzondering hierop zijn de achteruitrijlichten. Sommige achterlichten zijn voorzien van helder achterlichtglas. Voor het verkrijgen van de voorgeschreven kleur is de lamp vaak van een kleur voorzien. Ook kan er gekleurd glas in de achterlichtunit zitten met daaronder een witte lamp. Een bekend

probleem is dat bij de gekleurde lamp de laklaag loslaat, waardoor er wit licht ontstaat. Wat tegenwoordig ook voorkomt, is dat het gekleurde glas (kapje) doorsmelt, meestal aan de bovenkant. Ook dit resulteert in wit licht dat naar achteren straalt. Dit is dus niet toegestaan. Bij controle van de verlichting aan de achterzijde middels spiegels is dit overigens lastig of niet altijd te zien. De beste manier is visuele controle, staande achter het voertuig.

# ONZE MAN BIJ CITA

**Heeft een land hulp nodig bij het opzetten of verbeteren van een APK-systeem? Dan kan het aankloppen bij CITA, de internationale vereniging van publieke en private organisaties die zich bezighouden met de APK. En goed nieuws: sinds april van dit jaar is Henk Bussink lid van het dagelijks bestuur van die vereniging.**

“Met specialisten uit verschillende landen strategisch nadenken over de toekomst van de APK. Dat is niet alleen leerzaam, maar ook nog eens heel leuk. Ik geniet er volop van. Ik ben nu 61 en vind het eigenlijk wel jammer dat ik deze kans niet twintig jaar eerder had,” zegt Henk lachend.

#### Het Nederlandse APK-systeem

Als manager APK-procesondersteuning bij de RDW was Henk de aangewezen persoon om zich verkiesbaar te stellen voor een bestuursfunctie bij CITA. En dat het Nederlandse APK-systeem een voorbeeld is voor andere landen werkte daarbij zeker in zijn voordeel. “Jaarlijks doen we in Nederland 235.000 steekproeven bij garages om te checken of zij de APK inderdaad op de juiste manier uitvoeren. Dat is 3 procent van het aantal APK-meldingen van het totale wagenpark. En ja, dat is een hele operatie. Maar het grote voordeel van die werkwijze is dat de APK bij een onderhoudsbeurt bij de eigen garage kan worden gedaan. Er is dus geen aparte rit naar een keuringsstation nodig, zoals in veel andere landen wel het geval is.”

#### Nieuwe rol als adviseur

De verkiezingen voor het bestuur vonden begin april in Seoul plaats, tijdens het

CITA-congres. Sindsdien is Henk bestuurslid en reist hij regelmatig de wereld over. “Dat is lastig te combineren met mijn functie bij de RDW. Die heb ik dan ook overgedragen. Maar ik blijf wel als adviseur beschikbaar.”

#### Strategiesessies

Inmiddels is Henk Bussink een paar maanden als CITA-bestuurslid actief en heeft hij al aardig wat strategiesessies achter de rug. “Er gaat veel veranderen, onder andere door de komst van zelfrijdende auto's. Net als de RDW verwacht CITA dat er over tien jaar zowel zelfrijdende auto's op de openbare weg zullen rijden als auto's waar nog gewone automobilisten achter het stuur zitten. Een hybride situatie dus. En dat heeft uiteraard ook gevolgen voor de APK. Want hoe regel je dat bij zelfrijdende auto's? Gaan die zelf data aanleveren? En wie is dan eigenaar van die data? Dat zijn allemaal zaken waar we nu al goed over na moeten denken.”

#### De volgende keer in Nederland

Iets waar Henk ook nauw bij betrokken is: het volgende CITA-congres, in 2021. Dat congres gaat namelijk in Nederland plaatsvinden. Wordt vervolgd.



‘HOE REGEL JE DE APK BIJ ZELFRIJDENDE AUTO'S? GAAN DIE ZELF DATA AANLEVEREN?’

## Meld de juiste auto af

Als je voertuiggegevens wilt raadplegen of een voertuig wilt afmelden, dan moeten zowel kenteken als meldcode worden ingevoerd. De RDW heeft deze dubbele check ingebouwd om de juistheid van voertuiggegevens te waarborgen. Echter, het blijkt dat sommige softwarepakketten die de afmeldsystemen ondersteunen na het invoeren van het kenteken automatisch zelf al de meldcode ophalen. Dat is weliswaar handig en efficiënt, maar hierin schuilt een gevaar! Wanneer er per ongeluk een onjuist kenteken wordt ingevoerd zal daar ook de bijbehorende meldcode automatisch opgehaald worden. Het handmatig invoeren van de meldcode maakt deel uit van de dubbele authenticatie en voorkomt dat de verkeerde auto wordt afgemeld.

#### WAARSCHUWING

Helaas gaat er regelmatig toch iets mis. Is de tellerstand onlogisch, dan verschijnt er bij het afmelden een waarschuwing. Dit kan een aanwijzing zijn dat er iets niet klopt. Wordt ondanks alles toch de verkeerde auto afgemeld en valt deze in een steekproef, dan komt het probleem tijdens de steekproef naar boven. Is er geen steekproef, dan blijft de fout in eerste instantie onopgemerkt, maar zal de voertuigeigenaar zich vroeg of laat melden als blijkt dat zijn voertuig niet APK-gekeurd is.

Kortom: voer handmatig het kenteken in combinatie met de meldcode in! Het kost iets meer tijd, maar verkleint de kans op fouten aanzienlijk.

# Technisch Kenniscentrum: een gerust gevoel



ONZE DAG IS GOED ALS WIJ EEN PROBLEEM VOOR EEN KEURMEESTER KUNNEN OPLOSSEN

ALEX PETERS, RDW-TEAMMANAGER TKC

Voor RDW-teammanager Alex Peters is de ideale wereld er eentje waarin het Technisch Kenniscentrum (TKC) niet meer nodig is. Tot die tijd staat het TKC – voorheen helpdesk – klaar voor keurmeesters zoals Niels van Staveren, die op zoek zijn naar verheldering, een antwoord of gewoon een gerust gevoel. Alex: “We zijn de schakel tussen beleid en werkvloer.”

#### Niels, neem je vaak contact op met het TKC?

“Ik denk dat ik ongeveer twintig keer per jaar bel, alleen in situaties waarin ik met een heel specifieke vraag zit. Zoals laatst, toen ik een camper in mijn werkplaats had. Ik had vragen over autogordels. Ik wilde weten hoe ik een bepaalde eis moest interpreteren. Ik ben netjes en vlot geholpen, zoals altijd bij het TKC.”

#### Alex, is de situatie die Niels schetst kenmerkend voor het werk van het TKC?

“Slechts zo’n 30 procent van de vragen die wij krijgen heeft met de APK te maken. Dat komt omdat het TKC er niet alleen is voor keurmeesters, maar ook voor fabrikanten en particulieren die vragen hebben of uitleg wensen. Als het een technische kwestie is, dan ben je bij ons aan het juiste adres. APK-keurmeesters kennen de regels, die hoeven we ze niet uit te leggen. Maar regels zijn geschreven in juridische taal, die soms opheldering behoeft. Vaak zoeken keurmeesters alleen maar de bevestiging dat ze een regel op de juiste manier interpreteren. Ik zeg weleens dat automonteurs een aparte soort zijn, omdat ze voor geen enkele technische uitdaging terugdeinzen. Het zijn echte probleemoplossers. En wij zijn dat ook, op het TKC zijn we allemaal technici, maar we zijn ook getraind in communiceren, want dat is echt de essentie van wat wij doen. Onze dag is goed als wij een probleem voor een keurmeester kunnen oplossen.”

#### Niels, mis jij zaken in de dienstverlening van het TKC? Heb je nog tips voor Alex?

“Het zou mooi zijn als er via het TKC meer data inzichtelijk worden. Stel dat er vaak gebeld wordt over de plaats van het chassisnummer van een bepaalde auto, dan zou het mooi zijn als die dingen voor ons via de website zichtbaar worden.” Alex: “Daar wordt al over gesproken en er wordt op gestuurd.

Het probleem is alleen dat we rekening te houden hebben met de privacywetgeving, en bijvoorbeeld ook met het feit dat we merken niet mogen bevoordelen. Maar uiteraard loggen we alle vragen die we krijgen; zo bouwen we een enorme kennisbank op. De zaken die eruit springen, bespreken we met onze beleidsmedewerkers en steekproefcontroleurs, zodat we de vergaarde informatie kunnen gebruiken. Bijvoorbeeld door dingen te verduidelijken in APK-keurmeester en in de contacten van steekproefcontroleurs met APK-keurmeesters.”

#### Zijn er meer contactmogelijkheden tussen het TKC en de keurmeesters?

Alex: “Zeker. We zijn bereikbaar via het contactformulier op de website, maar ook middels het speciale mailadres voor keurmeesters. Zo kunnen ze ons bijvoorbeeld foto’s van een bepaalde situatie sturen. Dat kan helpen bij het vormen van een goed oordeel. De medewerkers aan de telefoon zijn zelf APK-keurmeester en gaan regelmatig op pad, al dan niet in combinatie met collega-steekproefcontroleurs, zodat we het contact met de werkvloer levend houden. We zijn altijd bezig met het vergaren van informatie. Goed doorvragen is cruciaal, want een misverstand ontstaat gemakkelijk. Evengoed roepen wij keurmeesters op om bijzondere situaties of veiligheidsissues die zij in hun werk zien bij ons te melden. Wij kunnen die dan bespreken met onze beleidsmedewerkers en eventueel navraag doen bij de fabrikant. Of in elk geval zorgen voor kennisdeling, zodat anderen er ook hun voordeel mee kunnen doen. O, en keurmeesters: vergeet niet de naam te noteren van de RDW-medewerker die je spreekt. Dat maakt het voor ons nog makkelijker om gesprekken te volgen!” Niels: “Ik denk dat het inderdaad belangrijk is dat keurmeesters bijzondere situaties met het

## BLIJVEN LEREN

Een overeenkomst tussen TKC en keurmeesters: allebei moeten ze altijd blijven leren. De mobilitywereld verandert snel en de regelgeving verandert mee. Alex: “Wat keurmeesters in hun werkplaatsen meemaken, kan voor ons een signaal zijn dat bepaalde regelgeving is verouderd en moet worden aangepast. En wanneer er nieuwe regels zijn, zie je het aantal vragen bij ons toenemen.” Niels: “Dat herken ik wel, ik bel het TKC ook vaker als er nieuwe regels zijn. Daarom blijft de rol van het TKC belangrijk. Samen blijven we bij de tijd.”

TKC of de steekproefcontroleur bespreken. Kennis is altijd nuttig, en zo kunnen we elkaar helpen.”

#### Alex noemt het TKC de schakel tussen beleid en werkvloer. Is het niet vooral ook een brug tussen mensen die hetzelfde doel nastreven?

Alex: “Precies! Uiteindelijk gaat wat we doen om de veiligheid van ons wagenpark.” Niels: “Sommige vakgenoten halen hun neus op voor de RDW. Die zien de steekproefcontroleur als een soort boeman. Terwijl Alex gelijk heeft: we werken allemaal voor de veiligheid van ons wagenpark. Keurmeesters hebben direct invloed op de veiligheid en het welzijn van automobilisten en hun passagiers. Jammer genoeg zien we dat klanten vaker de grens opzoeken, omdat reparaties aan auto’s steeds kostbaarder worden.” Alex: “Maar betekent dat ook dat jij als keurmeester het randje van de regelgeving opzoekt?” Niels: “Nee, remleidingen en dat soort zaken zijn te belangrijk om op het randje te gaan zitten. Over een band die pakweg een millimeter boven het minimum zit kun je nog discussiëren, maar dan adviseer ik mijn klanten nog steeds om voor de veiligste optie te kiezen. Bij ons in Emmeloord wordt zo’n advies ook meestal opgevolgd; mensen zijn hier vaak afhankelijk van hun auto.” Alex: “Je kunt je klanten ook altijd met ons laten bellen. Wij leggen ze met plezier uit waarom een beslissing is genomen en hoe de regelgeving daarover tot stand is gekomen. Dat hoort óók bij ons werk.” Niels: “Fijn om van Alex te horen hoe veelzijdig het TKC eigenlijk is. Een heel gerust gevoel.”

# DE CONTROLE VAN EEN TREKHAAK

Bij de controle van een trekhaak van een lichte bedrijfsauto of personenauto gelden er naast de eisen aan de koppelingkogel ook algemene eisen voor de koppelinrichting. Deze staan in artikel 5\*.66. De koppelinrichting mag niet zijn gescheurd, gebroken of vervormd en moet deugdelijk zijn bevestigd. Het bevestigingspunt (of de -punten) van de koppelinrichting aan het voertuig wordt beoordeeld aan de hand van de Aanvullende permanente eisen. Er is

een roestschadegradatie van 8E per bevestigingspunt toegekend en je moet als APK-keurmeester een inschatting maken van de sterkteafname. Dit wordt beoordeeld in een denkbeeldige cirkel van 10 cm volgens artikel 12 van de Aanvullende permanente eisen.

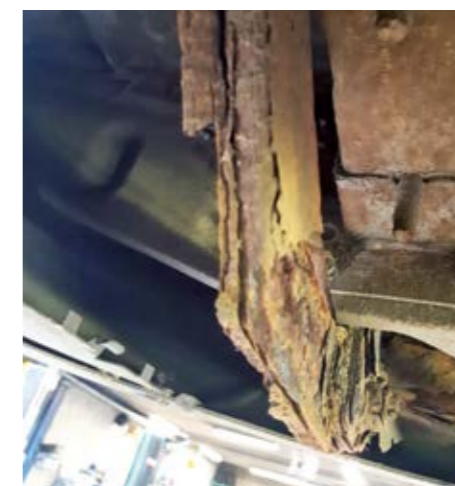
## Uitgangspunt

Ook moet worden gecontroleerd of de koppelinrichting niet in ernstige mate door corrosie is aangetast. Wat is ernstig? Dit is

ter beoordeling aan de APK-keurmeester zelf. Hierbij moet je als uitgangspunt nemen dat de koppelinrichting de functie moet kunnen vervullen waarvoor deze is gemoniteerd: "Het trekken van een aanhangwagen met als uitgangspunt de wettelijke maximummassa, geremd volgens kentekengegevens." Belangrijk hierbij is dat je hulpmiddelen, bijvoorbeeld een hamertje, gebruikt om de mate van corrosie goed te kunnen inschatten.

Op de eerste foto zie je een koppelinrichting bij aanvang van de keuring. Op de tweede afbeelding staat dezelfde koppelinrichting nadat de losse roest is verwijderd. De conclusie is glashelder: hier is sprake van een ernstige mate van corrosie.

Is de trekhaakkogel niet aanwezig bij de keuring, dan blijft het nog steeds een koppelinrichting en zijn de keuringseisen op het overige deel daarvan nog steeds van toepassing.



## VOERTUIGEN MET EEN BIJZONDER KENTEKEN

In Nederland kennen we voertuigen met een CD, CDJ of de lettergroep BN of GN en twee groepen van twee cijfers. Deze voertuigen moeten zich

in Nederland aan de wetgeving houden en zijn daarom ook keuringsplichtig. Deze kentekens worden toegekend aan de voertuigen

van onder andere diplomaten, ambassadepersoneel en buitenlandse militairen. Soms hebben zij deze voertuigen meegebracht uit hun land van herkomst.

## KENTEKENBEWIJS

Deze voertuigen kunnen dan ook bij u als erkenninghouder worden aangeboden voor een APK-keuring. Belangrijk is dat het kentekenbewijs aanwezig moet zijn, omdat mogelijk geen of niet alle gegevens in het kentekenregister staan.

## IDENTIFICATIE

Identificatie van het voertuig gebeurt normaal gesproken aan de hand van het ingeslagen VIN. Nu kan het zijn dat deze voertuigen soms niet zijn voorzien van een ingeslagen VIN, omdat dit in het land van herkomst niet is vereist. In deze gevallen mag het voertuig worden geïdentificeerd aan hand van het typeplaatje of het identificatienummer achter de voorruit. Meer hierover in de toelichting in hoofdstuk

Algemeen, artikel 8.2 in de online APK-regelgeving.

## UITZONDERING KEURINGSEISEN

Houdt rekening met eventuele uitzonderingen op de keuringseisen. Deze uitzonderingen staan in het hoofdstuk Algemeen, artikel 8.2. De eisen waarop deze voertuigen kunnen afwijken zijn:

- Aanwezigheid van een kleine

kentekenplaat model 18.2.

- Ontbreken van het emissiebestrijdingsstelsel.
- Ontbreken van gordelbevestigingspunten en daardoor de autogordels.
- Aanwezigheid van koplampen met een afwijkend lichtbeeld (geen scherpe lichtdonkerscheiding).
- Aanwezigheid van oranje stadslichten.
- Ontbreken van mistachterlicht.

## Uitlaatgasafzuiging tijdens roetmetingen

Volgens de Regeling erkenning keuringsbevoegdheid APK moeten alle uitlaatgassen tijdens het uitvoeren van een roetmeting direct worden afgevoerd uit de werkplaats. Dat is soms lastig door de bouw van het voertuig, bijvoorbeeld in het geval van dubbele uitlaten, uitlaten die halverwege het voertuig stoppen of volledig in de bumper geïntegreerde uitlaatmondingen. Nu zijn veel keurmeesters heel inventief en bedenken ze alternatieve oplossingen. Echter, deze praktische ingrepen voldoen vaak niet aan de regelgeving. Zo is het verlengen van slangen van de nulemissiekast niet zomaar toegestaan. De kast is namelijk

ingeregeld op de roetmeter en maakt zodoende deel uit van de goedkeuring van de roetmeter. Dit is ook de reden dat het NMI nulemissiekasten erop controleert of zij de roetmeting niet beïnvloeden.

## Debiet (afzuigvermogen van de nulemissiekast)

Daarnaast moet de afzuiging van de roetmeter een bepaald 'debiet' halen. Dit controleert de onderzoeksgerechtigde tijdens de jaarlijkse keuring van de afzuiging. Elke wijziging van de afzuiginstallatie heeft invloed op het debiet. Dit betekent dus dat het systeem na elke wijziging opnieuw gecontroleerd moet

worden door de onderzoeksgerechtigde op een juiste werking.

## Sonde van de roetmeter

Nu worden soms ook de slangen van de sonde van de roetmeter verlengt: om de uitlaatmonding te bereiken of omdat men dat simpelweg handiger vindt. Aangezien de sonde een onderdeel is van de roetmeter geldt er een strikt verbod op het eigenhandig veranderen daarvan. In de goedkeuring van de roetmeter staat precies aangegeven welke sondes en andere toebehoren, waaronder slangen, bij de roetmeter horen. Ook hier is het weer zo dat de sonde is afgestemd op de

roetmeter. Een aangepaste sonde beïnvloedt de roetmeting en is daarom niet toegestaan.

## Gasdicht

Bij uitlaten die onder het voertuig eindigen wordt er soms een losse slang of een los stuk uitlaatpijp op geschoven om de uitlaat te verlengen. Doorgaans is deze verbinding niet gasdicht, met als gevolg dat er in de uitlaatgasstroom schone lucht wordt meegezogen – eens te meer als de nulemissiekast een zogenaamd gesloten systeem is. Hierbij zal de afzuiging nog een keer extra hard aan de verlengpijp/slang zuigen waardoor er nog meer schone lucht wordt meegenomen. Door het aandeel schone lucht zal de meting gunstiger uitvallen dan dat deze in werkelijkheid is. Het is daarom dus niet toegestaan de uitlaat met een losse pijp of slang te verlengen.

## Conclusie

1. Tijdens een roetmeting moet de sonde

op de door de roetmeterfabrikant voorgeschreven wijze in de uitlaat worden gestoken.

2. Zorg ervoor dat alle uitlaatgassen altijd volledig uit de werkplaats worden afgevoerd.
3. Ook bij dubbele uitlaten moeten uitlaatgassen worden afgevoerd. De tweede uitlaat mag op de nulemissiekast worden aangesloten. Overleg met je onderzoeksgerechtigde welke oplossingen hij hiervoor heeft. Een andere oplossing is om de tweede uitlaat op de huisafzuiging aan te sluiten of te voorzien van een zogenoemd opzetfilter. Voorwaarde is wel dat beide methoden ook bij een hoog motortoerental gegarandeerd alle uitlaatgassen uit de werkplaats verwijderen. Zo moet een opzetfilter op de uitlaat blijven zitten en dient de huisafzuiging voldoende capaciteit te hebben.
4. Bij moderne, in de achterbumper geïnte-

greerde uitlaatmondingen zul je moeten beschikken over geschikte aansluitstukken om de roetmeter en nul-emissiekast op de juiste wijze aan te sluiten. Bij zogenoemde gesloten afzuigsystemen heb je waarschijnlijk een speciaal aansluitstuk nodig. Informeer hiernaar bij je onderzoeksgerechtigde. Wellicht ten overvloede, maar uiteraard dient ook een eventuele tweede uitlaat op de juiste wijze te worden afgezogen.

5. Afzuigslangen van denulemissiekast en de sonde van de roetmeter mogen niet worden verlengd of veranderd.
6. Wil je de uitlaat verlengen om achter of naast het te keuren voertuig uit te komen, dan zal dit een volledig gasdichte oplossing moeten betreffen.

De onderzoeksgerechtigde kan helpen met oplossingen voor een deugdelijke en goede afzuiging van de uitlaatgassen tijdens een roetmeting.



MARC HEUKER OF HOEK, EIGENAAR FORD MUSTANG

## 'DEZE AUTO HEEFT EEN ZIEL'

"Al op jonge leeftijd was ik een behoorlijke Ford Mustang-gek. Ik ben in Amerika afgestudeerd en daar kocht ik een gloednieuwe, donkergrijze Mustang GT 5.0, mijn eerste auto ooit op kenteken. Vanwege de hoge bpm wilde ik hem niet exporteren naar Nederland, dus heb ik hem daar ook weer verkocht. Zonde, maar het bood wel nieuwe mogelijkheden. Ik was namelijk altijd al weg van de klassieke Mustang, dus daar had ik mijn zinnen op gezet. Afgelopen april was het zover en werd deze vuurrode '66'er Ford Mustang de mijne. Roy Kreuger, de vorige eigenaar van de auto, heeft er acht jaar mee gereden en ik ben de achtste eigenaar. Wat het mooie is aan deze auto? Dit soort auto's heeft een ziel, het is heel wat anders

dan die moderne driecilindertjes van tegenwoordig." Roy vult aan: "Mijn vader Cor was zelf keurmeester én Ford-man, dus ik heb de Mustang-liefde met de papelel ingegoten gekregen. Hij heeft de auto trouwens tweemaal eigenhandig gekeurd. Afkeurpunten waren er zeker, maar prima te verhelpen. De achterste remslang, daar kwam het canvas doorheen en er was afkeur op een rubber van de schokbreker, die op de onderste draagarm zit gemonteerd. De twee keren erna hebben andere keurmeesters de auto gekeurd, mijn vader was toen al met pensioen. Ik weet nog dat hij nog vóór die eerste keuring zei: 'O jee Roy, dat wordt wat met die oude trommelremmen.' Gelukkig viel dat allemaal reuze mee."