

**Auto & Motor**  
**TECHNIEK**

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

# ATC keurt RDW

**Vanaf 1996 zijn RDW-medewerkers geen ambtenaren meer. "Sindsdien werkt de organisatie doeltreffender, doelmatiger en transparanter", zei minister Peijs onlangs. ATC-Midden-Brabant kreeg de kans dat te controleren op het RDW-keuringsstation in Rijen en greep die met beide handen aan.**

Het maakt niet uit of je voertuigen importeert, verkoopt, onderhoudt, bouwt, verbouwt of er zelfs alleen maar mee rijdt, vroeg of laat krijg je met de RDW te maken. Logisch dus, dat de leden van ATC-afdeling Midden-Brabant zich de kans op een kijkje in de keuken niet laten ontnemen. Ben van Broekhoven, hoofd van het RDW-keuringsstation in Rijen, had gedacht met 60 stoelen

de belangstelling wel aan te kunnen, maar zo werkt dat niet. Samen met zijn collega's loopt hij af en aan om het evenwicht tussen zitplaatsen en belangstelling te herstellen. Als bijna iedereen een zitplaatsje gevonden heeft, steekt Van Broekhoven van wal voor het centrale deel van de avond. Hij probeert in het kort een beeld te schetsen van de activiteiten van de RDW. Maar

omdat die zo veelomvattend zijn valt dat nog helemaal niet mee. Gelukkig doet het tempo van Van Broekhoven in niets meer denken aan de oude ambtenarenstatus van de RDW zodat we in korte tijd een compleet beeld krijgen.

## Levendige discussie

Van Broekhoven begint met de voertuigkeuringen in hun bijna onaf-

zienbare reeks van variaties. Als hij de toelatingskeuringen doorneemt komt vanaf één van de inmiddels ruim honderd stoelen de onvermijdelijke vraag: "Hoe zit het nu met de Chinese Landwind?" "Een goedkeuring in één EU-land", antwoord Van Broekhoven, "wordt door alle andere landen overgenomen. Duitsland werkt met een systeem van deelkeuringen. De motor, de carrosserie en een aantal andere voertuigcomponenten worden los van elkaar beoordeeld. Dat levert veel eerder een goedkeuring dan het Nederlandse systeem dat het voertuig als geheel bekijkt."

Die opmerking is de aanzet tot een levendige discussie: "Als je elkaars goedkeuringen overneemt is het dan niet verstandiger om met dezelfde keuringsmethode te werken?" Vraagt een nuchter ATC-lid. "Veel verstandiger", vindt ook Van Broekhoven. "Nederland heeft Duitsland daar ook op aangesproken, maar helaas zonder succes." Als ATC-lid en kitcar-bouwer Henry Helmich zich in de discussie mengt blijkt pas echt hoe onbegrijpelijk de EU-regelgeving in elkaar steekt. Al zijn zijn Tiger Lotus 7-replica's gaan speciaal voor de toelatingskeuring op de boot naar Engeland. Eenmaal terug in Nederland gaan ze langs een van de zestien RDW-keuringsstations voor een kenteken. Toch kan Europese samenwerking soms ook tot hele mooie resultaten leiden. Eucaris, ofwel het European CAR and driving license Information System is daarvan een voorbeeld. Bij dit oorspronkelijk door de RDW ontwikkelde systeem zijn inmiddels 21 Europese landen aangesloten. En het is een machtig wapen tegen diefstal van voertuigen en fraude met kentekens en chassisnummers geworden. Van Broekhoven: "In 2004 is Eucaris 4,8 miljoen keer geraadpleegd. In 2003 was dat nog maar een kleine 700.000 keer. Is het voertuig gestolen, is er iets niet in orde met de documenten of staat het voertuig geregistreerd als gestolen, dan staat dat in Eucaris. Geen Europees keuringsstation neemt zo'n voertuig



Wat gaat er veranderen aan de roetmeting? Moet ik betalen voor de overschrijving van een scooter naar mijn handelsvoorraad? Hoe verloopt nu precies de toelatingskeuring voor Kitcars? Waarom worden Engelse vrachtauto's in Nederland gekentekend? De Midden-Brabantse ATC-ers bestookten hoofd van het RDW-keuringsstation in Rijen, Ben van Broekhoven, met een spervuur van vragen. En niet tevergeefs, want hoe ingewikkeld de wereld van keuringen, kentekenbewijzen en andere voertuigdocumenten ook in elkaar zit, Van Broekhoven kent 'm op zijn duimpje.



Door schade of roest kan een VIN (Voertuig Identificatie Nummer of gewoon chassisnummer) verdwijnen. RDW-er Jan Kaal legt uit hoe en waar (nooit op dezelfde plaats!) nieuwe VIN's gecenterd worden.



**RDW-keuringspecialist Guus Jongeneel controleert fusekogels op speling en vertelt de ATC-leden ondertussen sappige verhalen uit de keuringspraktijk: "U hebt mijn voorwielophanging vernield met die platen", kreeg hij ooit als verwijt. Zijn antwoord: "Meneer, die platen zijn van gegalvaniseerd staal, dat geeft enorm veel slip. Als de snelwegafrit daarvan was gemaakt durfde u er met hooguit 30 km/u overheen."**

dan nog in keuring. Ook de politie gebruikt Eucaris steeds intensiever om voertuigcriminaliteit op te sporen.

Een nieuwe activiteit voor de RDW is de keuring van bromfietsen in verband met het nieuwe bromfietskenteken. Van Broekhoven: "Dat wordt op 1 januari 2007 verplicht, maar op 1 mei 2006 lopen veel bromfietsverzekeringen af en veel verzekeraars zullen op dat moment een kenteken eisen voor ze bereid zijn de verzekering te verlengen."

Een bromfiets krijgt pas een kenteken als hij technisch in orde is, de verlichting werkt, er een typegoedkeuring is, het VIN klopt en goed leesbaar is en de topsnelheid de 45 km/u niet te boven gaat. In de regel laten bromfietseigenaren de kentekenkeuring bij een schouwbedrijf uitvoeren, maar als er problemen zijn komt zo'n tweewieler bij de RDW terecht. Speciaal voor dat doel heeft het keuringsstation in Rijen een bankje dat het vermogen aan het achterwiel meet en dat zelfstandig naar snelheid omrekent. Van Broekhoven: "Vroeger was het vermogen van een bromfiets gelimiteerd, tegenwoordig gaat het alleen om de snelheid. Met zijn mobiele testbanken meet de politie nog steeds alleen vermogen, maar inmiddels hebben ze belangstelling voor deze bank."

### Keuren in de praktijk

Na de pauze gaat ieder zijns weegs. Vier collega's van Van Broekhoven nemen ieder een groepje ATC-leden mee de keuringspraktijk in. Het eerste groepje gaat met Ad Oomen een APK-I remproef doen met een drie-assige DAF-trekker. De nieuwe beproevingsmethode vereist een rolenremtestbank die net als de bromfietsbank zelfstandig kan rekenen.



**Fraude met een VIN? Lasnaden aan de binnenkant van het chassisprofiel kunnen wijzen op een ingezet plaatje. Om zulke fraude op te sporen gebruikt de RDW een endoscoop. ATC-lid Jos van de Hoven speurt mee.**

In dit geval van remkracht naar remvertraging bij maximale voertuigbelasting. Oomen legt uit dat de bank ook rolweerstand, aanspreekdruk en maximale drukfactor meerekent. Een tweede groepje keurt met Guus Jongeneel een personenauto, terwijl een derde groepje met endoscoop en lakdiktemeter in de weer gaat om fraude met chassisnummers op te sporen.

Het vierde groepje verzamelt zich rond de bromfietsbank. De snelheidsmeting daar komt wat moeizaam op gang omdat RDW'er Wim



**APK-specialist in één avond? Dat kan zomaar als je ATC-lid bent: "Door de ovaliteit die in iedere rem zit was de oude remproef voor de APK-I manipuleerbaar. Bij de nieuwe regels kan dat niet meer. Nu geldt de remkracht gedurende de laatste hele omwenteling voor het afslaan."**

van Drongelen zijn oude Kreidler niet aan de praat krijgt. Dan maar een snelheidsmeting met de zware motorfiets waarop een van de ATC-leden naar Rijen is gekomen. Als de snelheidsmeter 150 aangeeft gaat het gas dicht, maar het lawaai en de opwinding heeft dan al tal van belangstellenden uit de andere groepjes gelokt.

Terwijl een aantal ATC-leden al plannen maakt voor een excursie naar het RDW-testcentrum 250 km/u komba in Lelystad, beantwoordt Ben van Broekhoven nog een laatste vraag: "Als de RDW geen overheidsorganisatie meer is, wat is het dan wel?" "Een ZBO", antwoordt Broekhoven, "een Zelfstandig BestuursOrgaan." Oké, dat mag stoffig klinken, ruim 100 Midden-Brabantse ATC-ers kennen inmiddels de dynamiek van het Rijense keuringsstation van ZBO RDW.

**Erwin den Hoed**