



Kwaliteitsverbetering en modernisering controle dimlichthoogte

Een vlakke en horizontale controlelocatie

Piet Schäfer

- › Sinds 1986 werkzaam voor de RDW.
- › Adviseur uitvoering Proces ondersteuning Toezicht van de divisie Toezicht & Beoordeling.
- › Voorzitter Task Force Headlamps CITA.
- › CITA is een stichting in Brussel. Is adviseur van de EU op gebied van APK.

Aanleiding kwaliteitsverbetering en modernisering controle dimlichthoogte

- › Klachten over verblindende verlichting.
- › Uitkomst onderzoek RADAR.
- › Reproduceerbare meting.
- › Steeds hogere intensiteit lichtinstallaties.
- › Kans op onterechte afkeur en ontregeling van moderne lichtinstallaties, regeling middels sensoren en camera's, bij een onjuiste controle.
- › Harmoniseren met Europa en omliggende landen.
- › Vanuit de CITA-aanbeveling blijkt dat de controle zoals NL die uitvoert erg verouderd en zeer summier is t.o.v. de omliggende landen.

Aanleiding kwaliteitsverbetering en modernisering controle dimlichthoogte



Aanleiding kwaliteitsverbetering en modernisering controle dimlichthoogte



Belangrijkste invloeden op een juiste meting

Onderzoek geeft aan dat de volgende aspecten de meeste invloed hebben op een juiste meting:

- › Ondergrond waar het voertuig en het koplamptestapparaat worden geplaatst.
- › Technische staat koplamptestapparaat.
- › De juiste afstelling en het juiste gebruik van het koplamptestapparaat door de keurmeester.

Stappenplan voor kwaliteitsverbetering en modernisering

- › Aangescherpte voorschriften voor het koplamptestapparaat.
- › Naast het vlak zijn ook het horizontaal zijn van de ondergrond.
- › Aangepaste wijze van controleren van de daling.

Uitgangspunten voorschriften ondergrond

- › Verkeersveiligheid.
- › Kwalitatief betere meting van de daling.
- › Betere reproduceerbare meting van de daling door:
 - › Meer uniformiteit van de meting.
- › Betere harmonisatie met de landen om ons heen.
- › Gecontroleerde en herkenbare locatie(s).
- › Aanvullende voorwaarden aan de locatie.
- › Per 1 januari a.s. wordt de bandbreedte waarin we meten nauwkeuriger. Meer in lijn met de buurlanden.

Kwaliteitsverbetering en modernisering controle dimlichten



- › Hierdoor betere afstelling dimlichten (meer licht op de weg).
- › Minder verblinding medeweggebruikers.
- › Bij automatische niveauregeling of luchtvering is het noodzakelijk dat daling op de juiste wijze (op een vlakke en horizontale vloer) gecontroleerd wordt.
- › In verband met moderne (matrix) slimme verlichting is een horizontale vlakke vloer noodzakelijk.
- › Reproduceerbaarheid wordt beter (hierdoor wordt de kwaliteit APK beter).

Harmonisering controle daling dimlichten



- › Er moet een licht/donkerscheiding zijn.
- › Onderscheid in dimlichten op 80 cm (onderkant lichtdoorlatende deel) of hoger.
 - › Dimlichten tot 80 cm tussen 0,5 cm/m en 2,5 cm/m.
 - › Dimlichten > 80 cm tussen 1 cm/m en 3,5 cm/m.
- › Hierdoor wordt de bandbreedte waar tussen de breeklijn moet liggen veel kleiner.
- › Noodzakelijk voor een geharmoniseerde, moderne en kwalitatieve betere controle.

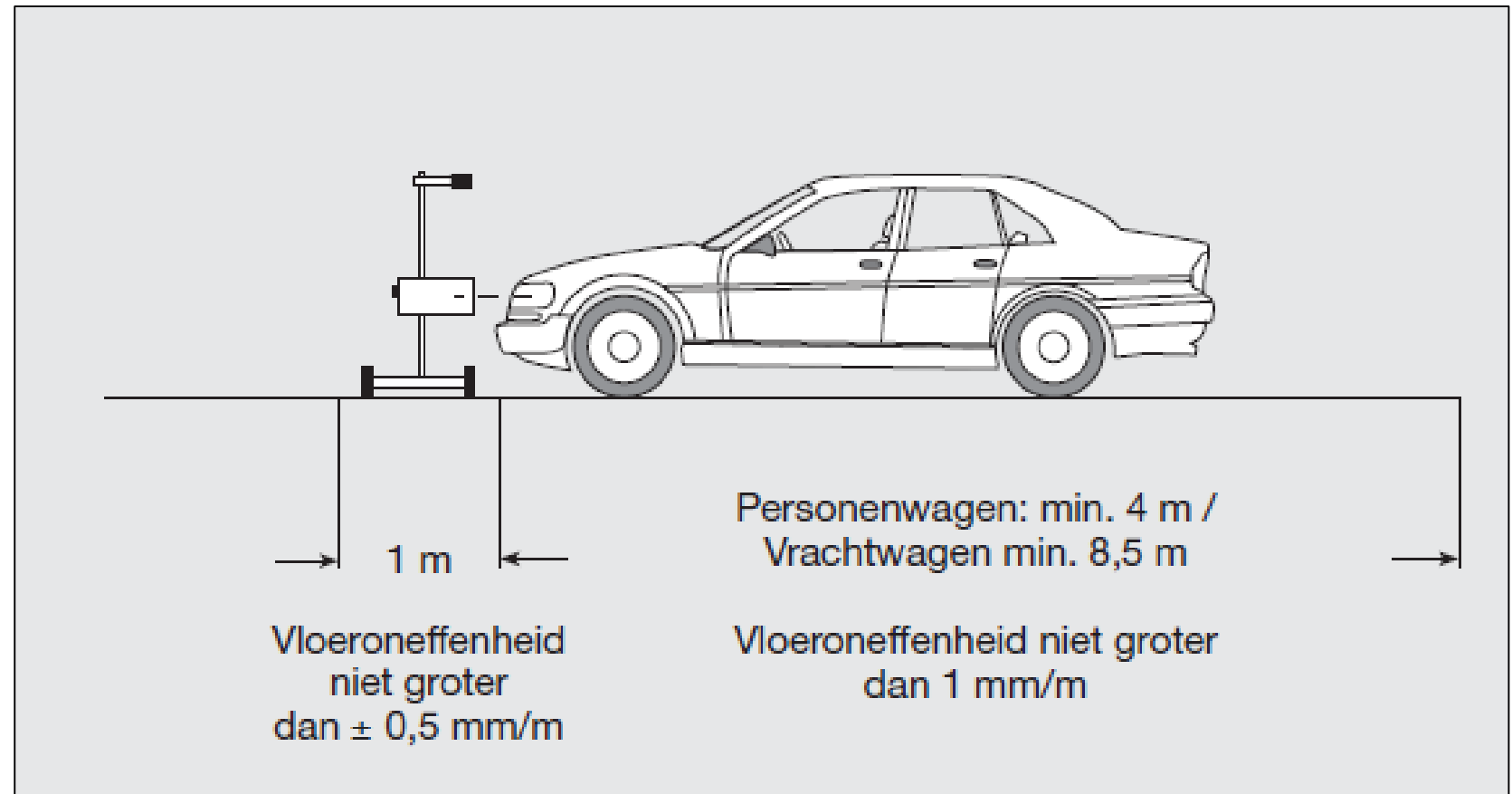
Normen voor de controlelocatie

Voor de controlelocatie zijn er verschillende normen:

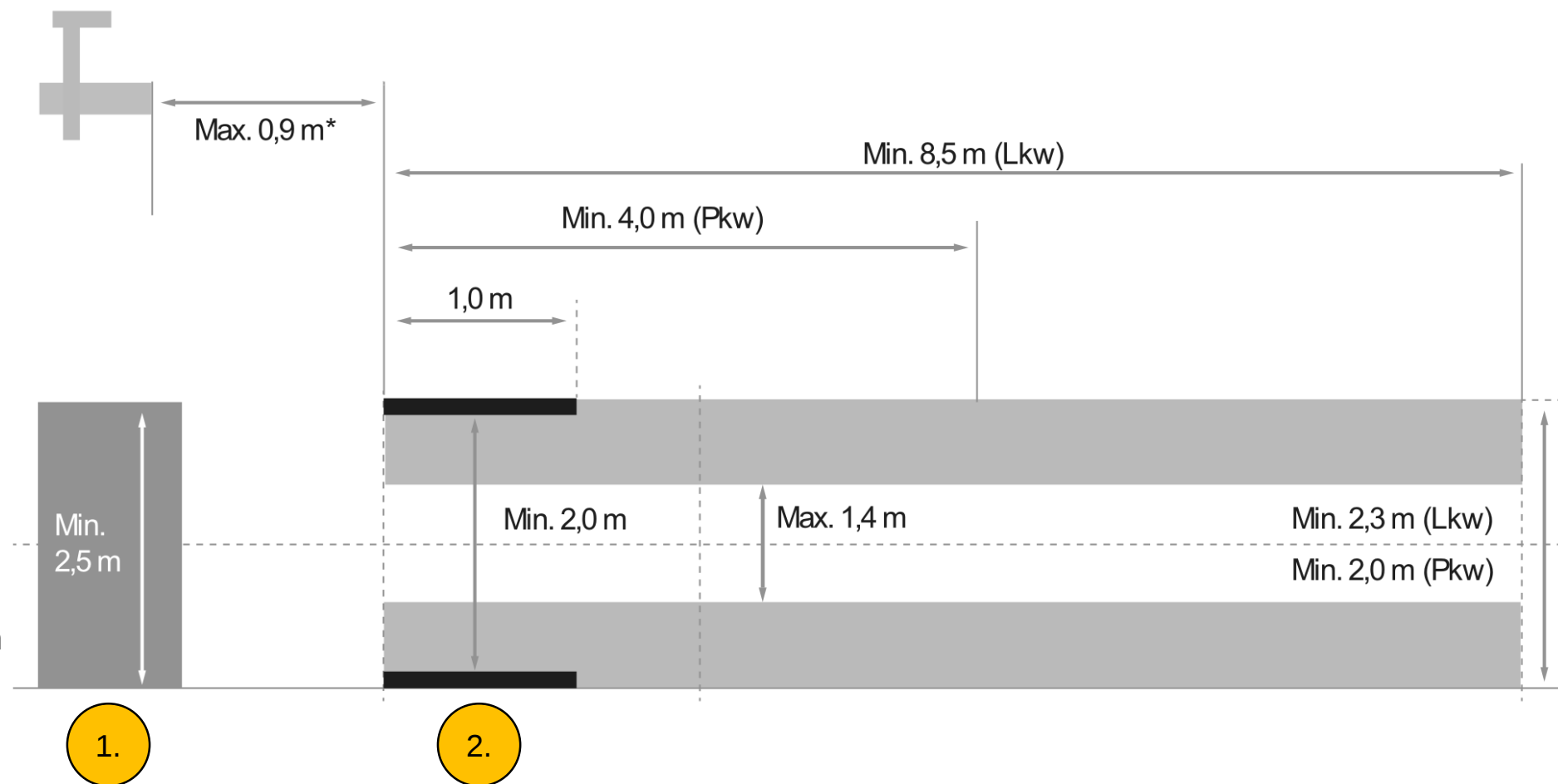
- › ISO-norm 1- 604.
- › Duitse-norm §29 StVZO*.
- › Verschillende nationale normen als afgeleide van de ISO-norm.

ISO-10 604

norm voor de locatie



Duitse-norm volgens §29 StVZO* voor de locatie



1.

Ruimte voor het testapparaat

2.

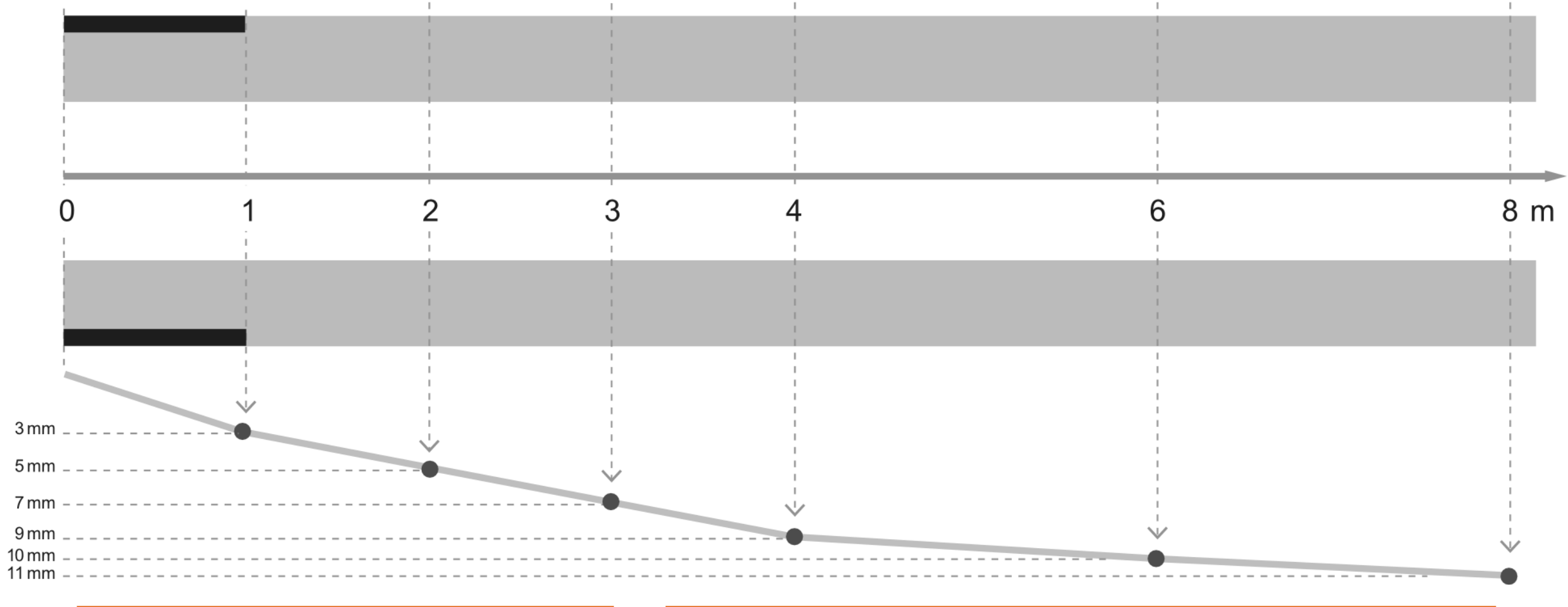
Ruimte waar de voorwielen moeten staan

1.

2.

Duitse-norm volgens §29 StVZO* voor de locatie

Maximum afwijking voor de locatie t.b.v. het koplamptestapparaat is max. 1 mm / m.



Norm omringende landen*

LAND	VOORSCHRIFT
België	Maximaal 2,5 mm / m
Duitsland	Maximaal 2 mm / m
Frankrijk	- t.p.v. het controleapparaat: 2 mm / m - t.p.v. van het voertuig: 7 mm / lengte voertuig
Slowakije	Maximaal 2 mm / m
Verenigd Koninkrijk	Maximaal 6 mm / 3 m

Keuze voor de vastgestelde norm

- › Uit de CITA-enquête blijkt dat de gestelde normen in de verschillende landen variëren.
- › De meeste gaan richting de ISO 10-604 norm of zijn daarvan afgeleid.
- › Het Verenigd Koninkrijk hanteert de meest soepele norm.
- › Voorgaande was de reden om een norm vergelijkbaar met het VK te maken.
- › Door het advies in het bouwbesluit moeten oneffenheden ter plaatste toegestaan worden.
- › Tenslotte moet er rekening gehouden worden met eventueel afschot vanuit de milieuwetgeving.

Voorschriften per 1-1-2022

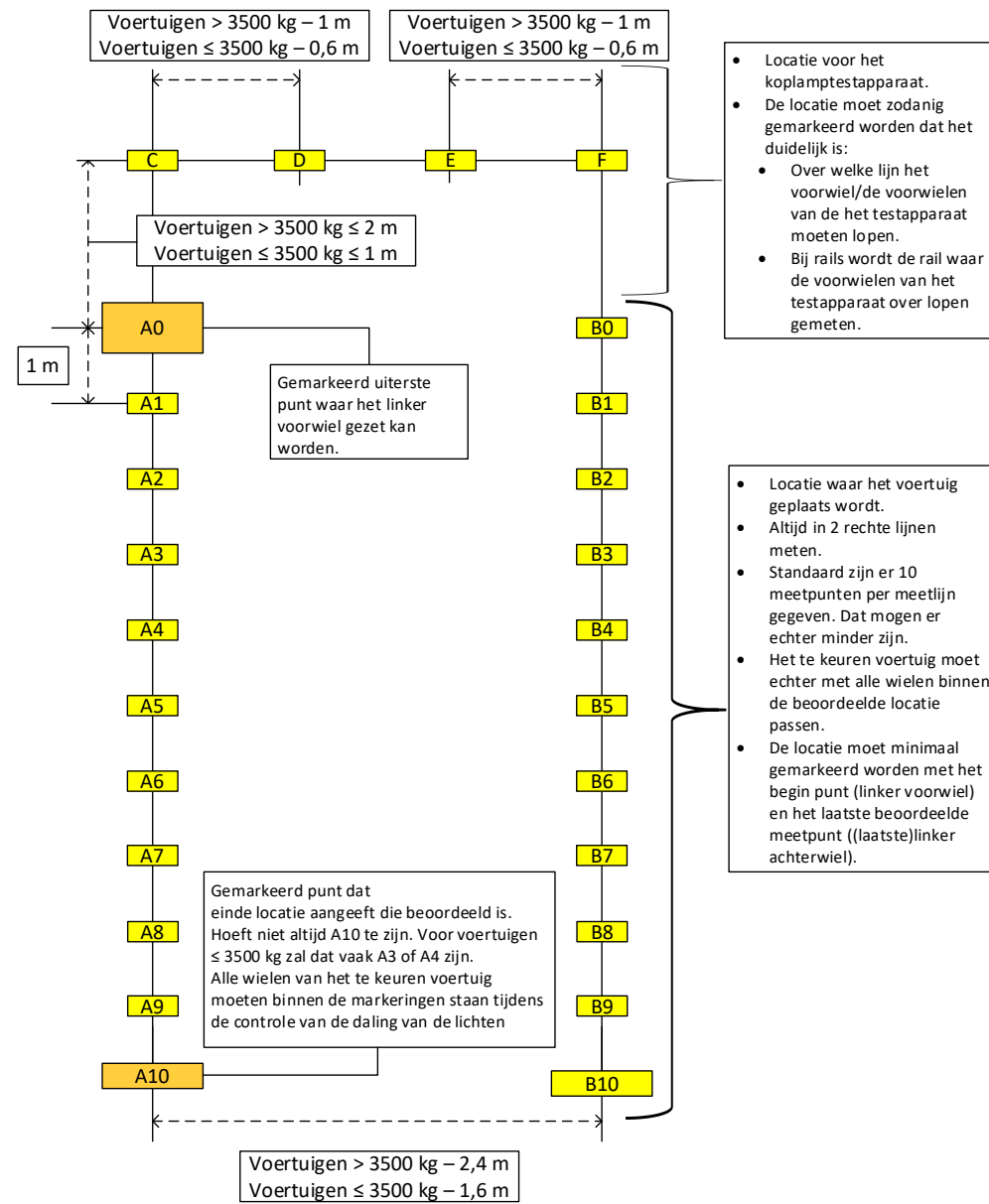
Huidige erkenningsregeling:

Vlakke ondergrond groot genoeg voor testapparaat en voertuig.

Erkeningsregeling per 1-1-2022:

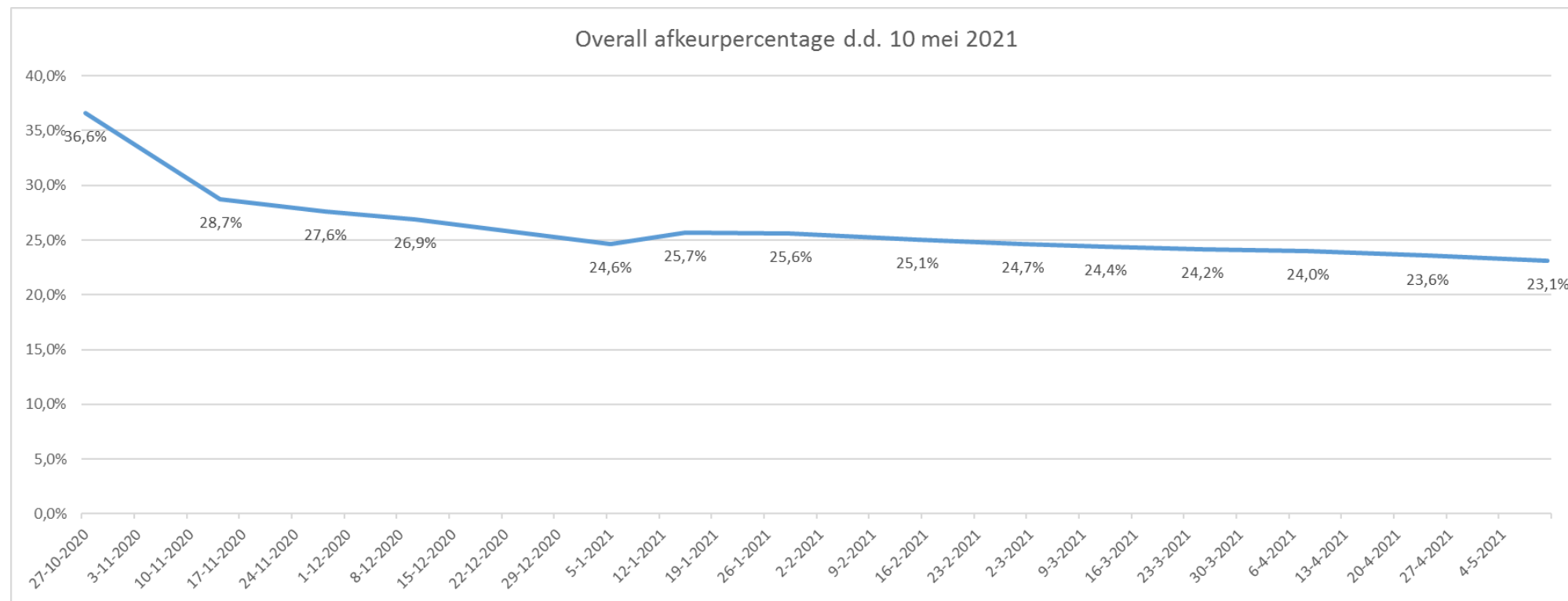
1. Vlakke en **horizontale** ondergrond groot genoeg voor testapparaat en voertuig.
2. Norm voor horizontaal zijn opgenomen in de Toezichtbeleidsbrief 2021:
(6 mm / 3 m voor het voertuig, 2 mm / m voor het testapparaat).
3. Door deze aanpassing is de eis in de erkenningsregeling gelijk geworden met die in de Bijlage VIII (Aanvullende permanente eisen).

Voorschriften per 1-1-2022



Resultaten 0-meting tot 10 mei 2021

- 9138 erkenninghouders bezocht.
- APK 1, APK 2 en GAS.
- Afkeurpercentage is overall 23,1%
(locaties testapparaat en voertuig samen)



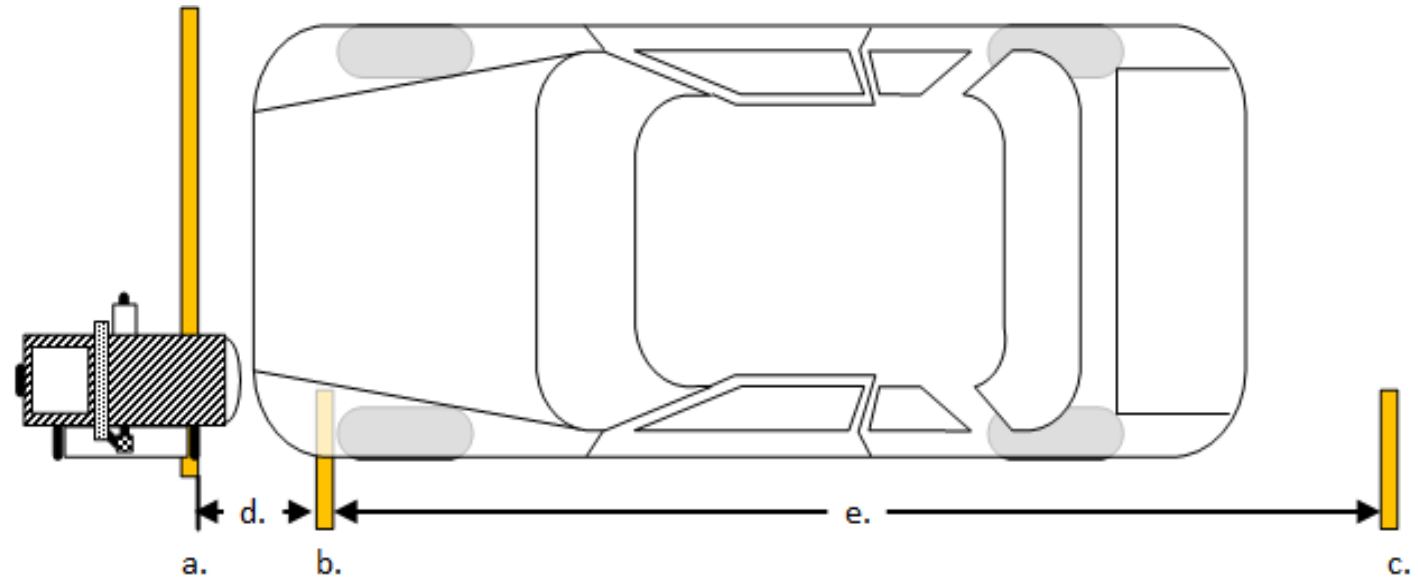
Vervolg 0-meting

- › Alle erkenninghouders ontvangen een brief:
 - › Waar de controlelocatie akkoord is.
Instructie wat men nog moet doen.
 - › Waar 1 of meer controleacties niet akkoord waren.
Instructie hoe nu verder.
 - › Erkenninghouders die aangaven dat een bezoek niet uitkwam.
Instructie hoe nu verder.
- › Voor 15 november 2021 een nieuw onderzoek aangevraagd is de garantie dat de RDW voor 1-1-2022 opnieuw een bezoek aflegt.
- › Aanvragen na 15 november 2021 krijgen die garantie niet.
- › Op 1-1-2022 niet klaar betekent niet meer keuren.

Wat te doen als je akkoord bevonden bent.

- › De controlelocatie moet gemarkeerd worden:
 - › Een markering voor het linker voorwiel.
 - › Een markering voor het achterste achterwiel links.
 - › Een markering voor het voorste wiel van het testapparaat.
- › Hefbrug en platenbank moet een opschrift komen. Met het opschrift moet het duidelijk zijn dat de hefbrug of platenbank gecontroleerd zijn.
- › Eventueel obstakel markeren.
- › Andere markering mag zolang het duidelijk is waar het voertuig en het koplampstestapparaat moeten staan.

Markering



- a. Markering waar het voorwiel of voorwielen van het koplamptestapparaat overheen lopen.
- b. Markering waar het linker voorwiel achter geplaatst wordt.
- c. Markering van de uiterste positie waar het (achterste) linker achterwiel mag staan.
- d. Afstand tussen a. en b. is op het afgegeven meetrapport vermeld.
- e. Afstand tussen b. en c. is afhankelijk van de afstand waar het horizontaal van de controlelocatie zijn is gecontroleerd. Deze afstand staat ook op het afgegeven meetrapport.

NB Naast de aangegeven minimale markering kan het ook noodzakelijk zijn om een obstakel te markeren zodat het duidelijk is dat daar geen wielen mogen staan tijdens de controle.

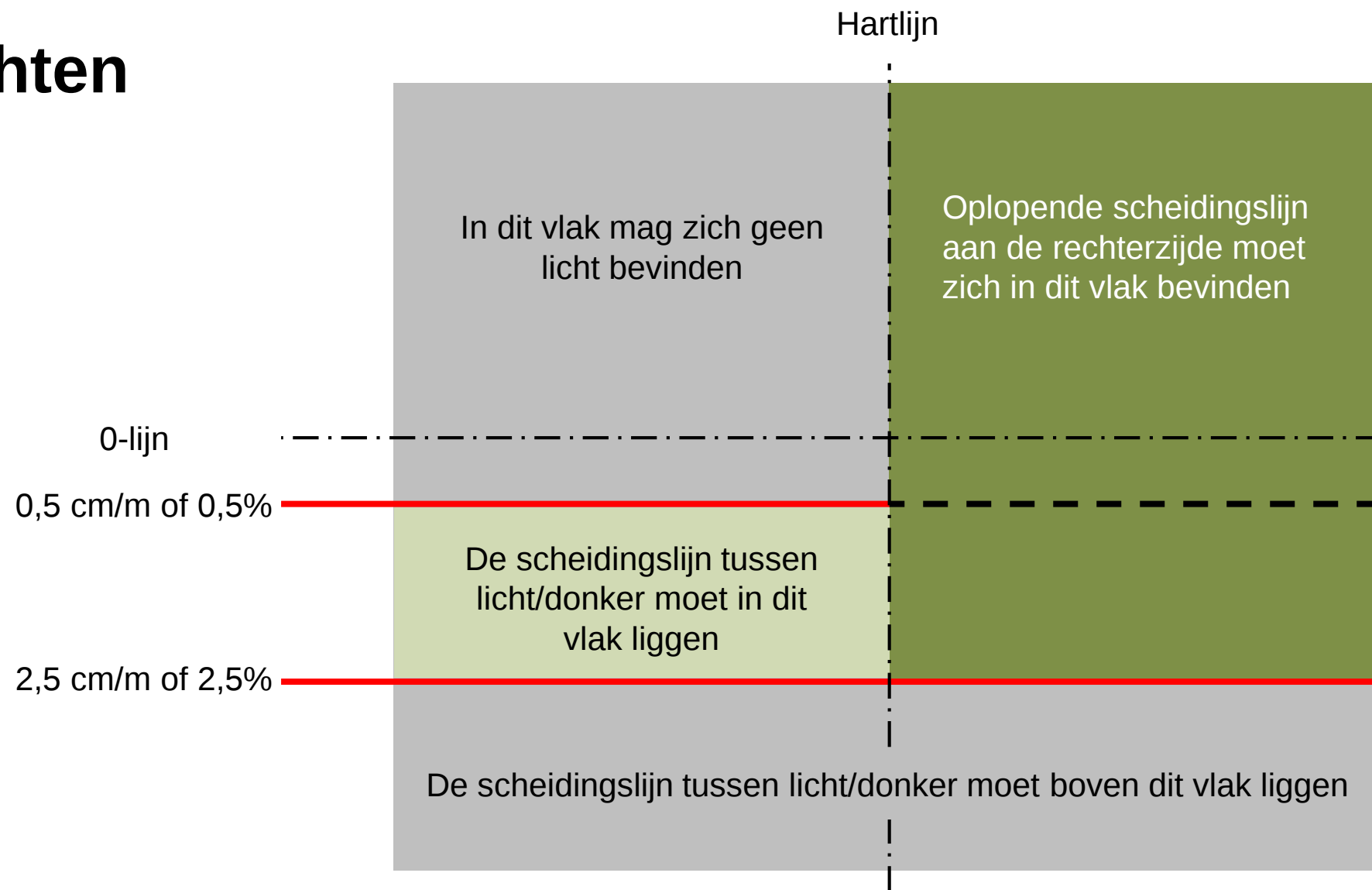
Wat te doen als je niet akkoord bevonden bent.

- › Op 1 januari 2022 moet u een locatie hebben die voldoet.
- › Hefbruggen kunnen vaak afgesteld worden.
- › Voor het koplamptestapparaat mag u ook:
 - › Rails gebruiken.
 - › Hangend (laten) monteren.
- › Bij het aanpassen van de vloer:
 - › Ruimte moet groot genoeg zijn voor auto en koplamptestapparaat.
 - › De locatie moet vlak zijn.
Een oneffenheid is toegestaan mits er geen wielen opstaan.
 - › **Horizontaal** zijn.

Controle lichten per 1-1-2022

- › Moet worden uitgevoerd op de gemarkeerde en gecontroleerde locatie.
- › De steekproefcontroleur zal ook uitsluitend de gemarkeerde en gecontroleerde locatie
- › Nieuwe voorschriften voor de daling gebruiken.

Daling dimlichten tot 80 cm per 1-1-2022.



Daling dimlichten boven 80 cm per 1-1-2022.

