

APK keurmeester

Dit is een uitgave van de RDW

Nummer 53 → juni 2011

We zijn nog echt een
reparatiebedrijf →

2

Dagriflichten,
bocht- en
hoekverlichting →

3

Modernisering
APK 2.0 →

6

Kantoor
Zwolle:
bescheiden
locatie, groot
werkterrein →

4

Controleren 5
VIN: moet
altijd →

5

STEEK-
PROEF!
een blik
achter de
schermen →

8

Eerste
impressie
EOBD-con-
trole: sneller
en schoner →

11

Op de foto: keurmeester Jeroen en Peter Spaan → 2 Hens Peeters Weem wint ATC Trofee 2011 → 2

Metten van een kogel-koppeling → 5 IBKI Tussentijdse kennistest 2011 → 7 Hoe zit dat? → 12



Op de foto: Jeroen en Peter Spaan

“Goed is goed en verder niks”

De broers Jeroen en Peter Spaan zijn al vanaf 1986 keurmeesters. Dat was het jaar waarin ze het in 1968 door hun vader opgerichte autobedrijf in Eindhoven overnamen. Jeroen: “We keuren nu samen met onze medewerker Jean-Pierre Tonneijk en we hanteren daarbij, net als bij ons werk, een heel simpel principe: goed is goed en verder niks. In de praktijk blijkt dat prima te werken. Veiligheid staat bij ons hoog in het vaandel, vandaar dat wij ook altijd de reparatiepunten invullen. Wat betreft de APK vinden wij het jammer dat de periode voor de eerste keuring verlengd is. Je wilt niet weten hoeveel jonge auto’s wij onder ogen krijgen die nog niet keuringsplichtig zijn, maar waar al genoeg serieuze zaken aan mankeren. Er wordt dan verkeerd bezuinigd. Banden moeten bijvoorbeeld echt afgereden worden tot de laatste tiende millimeter voor ze vervangen mogen worden. Voordat dat gebeurt, rijdt de klant in feite met te gladde banden rond, jammer is dat. We zijn verder nog een echt reparatiebedrijf en dat wordt door onze klanten op prijs gesteld. Ook door onze collega’s, want wie bij ons als leerling heeft gewerkt of stage heeft gelopen heeft bij sollicitaties merkbaar een streepje voor!”

NIEUWE ‘SJAAK’ KAARTJES

De vertrouwde Sjaak kaartjes zijn een populair en beproefd hulpmiddel bij de APK. Op de kaartjes is een groot aantal keuringseisen ingedeeld per categorie op datum van ingang te vinden. Bij dit nummer treft u twee vernieuwde kaartjes aan, die volledig aan de nieuwe regelgeving zijn aangepast. Uiteraard is ook het ‘milieu-kaartje’ en het overzicht met de load-index van banden vernieuwd.

Geldigheidsduur wachtwoord aangepast

Het wachtwoord waarmee u als keurmeester in het systeem kan inloggen moest, uit veiligheidsoverwegingen, iedere maand gewijzigd worden. Uit de branche kwamen echter geluiden dat dit maandelijkse aanpassen als te frequent werd ervaren. Vandaar dat de RDW begin dit jaar heeft besloten om de periode waarin het wachtwoord gewijzigd moet worden, te verhogen van een maand naar 90 dagen.

Hens Peeters Weem wint ATC Trofee 2011

APK-procesmanager Hens Peeters Weem is de winnaar geworden van de ATC Trofee die hem door de algemeen voorzitter Nico Tol van de ATC werd uitgereikt.

Deze trofee van de Vereniging van Automobieltechnici wordt iedere twee jaar uitgereikt aan een persoon die zich zeer verdienstelijk maakt op het gebied van kennisoverdracht in de automotieve sector. Vorige keer was de winnaar Toyota trainer Peter van Casteren.

Hens Peeters Weem ontving de trofee vanwege zijn bijzondere manier van werken om de APK-processen op alle niveaus bij de autotechnici gedragen te krijgen. Als procesmanager APK bij de RDW is hij de drijvende kracht achter de begeleiding, ondersteuning en herontwikkeling van APK-processen. Zijn toegankelijke manier van werken en zijn gave om via een helikopterview een goed overzicht te geven van de belangrijke APK-ontwikkelingen, maken hem in deze autotechnische wereld bijzonder.

De jury was lovend over zijn inzet: “Hens is op alle fronten betrokken bij APK, onder andere via SO-APK, waarin ook het APK Platform van de ATC vertegenwoordigd is. Door zijn belangrijke positie in de RDW-organisatie lijkt hij soms moeilijk toegankelijk voor mensen op de werkvloer. Maar wie hem heeft meegemaakt, weet beter. Hij is juist erg betrokken bij de APK-keurmeesters en staat open voor hun inbreng. Ook heeft hij ervoor gezorgd dat de ATC, als spreekbuis van de APK-keurmeesters, in tal van APK commissies de stem van de APK-keurmeester kan laten horen. Zo wordt de deskundigheid uit de praktijk benut voor het optimaliseren van de regelgeving.”

De ATC Trofee commissie heeft daarom unaniem Hens Peeters Weem gekozen voor zijn verdiensten om de APK te moderniseren. Het project waarin de ATC een belangrijke rol heeft gespeeld en nog doet.



Foto: AMT

Dagrijlichten, bocht- en hoekverlichting

In de afgelopen uitgave hebben we aandacht besteed aan de mistlichten aan de voorzijde van een voertuig. Deze lichten staan genoemd bij de toegestane verlichting. Maar naast de mistlampen moet ook alle andere toegestane verlichting op dezelfde wijze gecontroleerd worden. Enkele hiervan willen we in dit nummer wat nader toelichten.

Dagrijlichten

Tegenwoordig zien we steeds meer voertuigen met dagrijlichten. Dagrijlichten hebben als functie om het voertuig tijdens het rijden overdag beter zichtbaar te maken. Deze lichten zijn altijd voorwaarts gericht en moeten wit van kleur zijn.

Let vooral op de plaatsing van de dagrijlichten wanneer de lichten achteraf zijn aangebracht; deze mogen niet verder dan 50 cm naar binnen ten opzichte van het breedste punt geplaatst zijn.

Bochtverlichting en hoeklichten

Zoals de naam al zegt is bochtverlichting een verlichtingsfunctie voor betere verlichting in bochten. Vaak is dit uitgevoerd als

een dimlicht dat meestuurt in de bocht. Naast de bochtverlichting zijn tegenwoordig ook veel voertuigen voorzien van hoeklichten. Deze lichten worden gebruikt voor aanvullende verlichting van de weg voor het voertuig en wel aan de kant van het voertuig waar het voertuig heen gaat draaien. De lichten worden vaak geactiveerd wanneer er aan het stuur wordt gedraaid.

Voor alle toegestane lichten geldt onder andere de controle:

1. op aanwezigheid volgens 5.*.57; van de Keuringseisen
2. van de kleur door de verlichting op de juiste wijze in te schakelen volgens 5.*.59;
3. van de werking en toestand van de lichten volgens 5.*.59a;
4. van de plaatsing van de lichten ten opzichten van het breedste punt van het voertuig volgens 5.*.61;

U zult dus moeten kijken of het te keuren voertuig is voorzien van toegestane verlichting en deze op de juiste wijze beoordelen.



Deze dagrijlichten gaan minder sterk branden bij het inschakelen van de dimlichten en functioneren vervolgens als stadslampen. Dit is toegestaan tijdens een APK-keuring.

4

Kantoor Zwolle: bescheiden locatie, groot werkterrein

André Nijboer: 'Landelijk aansturen en landelijk beoordelen van belang voor iedere keurmeester'

Sinds kort worden alle steekproefcontroleurs landelijk aangestuurd vanuit het kantoor Zwolle. Hoofd administratie André Nijboer, zelf gepokt en gemazeld in het keurmeesterschap, ziet veel voordelen in deze centrale aanpak.

Eenduidig

"Groot voordeel is een verbeterde dienstverlening", legt Nijboer uit. "Voor de keurmeesters en erkenninghouders is het van belang dat de steekproefaansturing en afhandeling van vragen, erkenningsaanvragen, wijzigingen en sancties efficient, kwalitatief goed en eenduidig wordt uitgevoerd. Dit alles komt de samenwerking met de branche en de transparantie ten goede. Dit wil overigens niet zeggen dat dit niet goed gebeurde, maar er waren nog wel verbeterpunten."

Het kantoor Zwolle is ontstaan doordat de werkzaamheden van de regiokantoren in Den Bosch en Zoetermeer zijn verplaatst naar Zwolle. Bewust is voor Zwolle als vestigingsplek gekozen omdat het, min of meer, centraal in het land ligt waardoor ook de samenwerking met Veendam (R&I) en Zoetermeer logistiek makkelijker is. Overigens valt het kantoor in eerste instantie vooral op door de bescheiden uitstraling ervan. Nijboer lacht: "Ach, gepaste RDW soberheid zeg ik maar. Maar we gaan binnenkort wel verbouwen want we barsten nu uit ons jasje. We hebben een efficiënt team waar ik erg trots op ben, dat niet alleen alle steekproefcontroleurs landelijk aanstuurt, maar ook alle bedrijfsinspecteurs. Verder worden, ook landelijk, alle aanvragen en wijzigingen van erkenningen én de sancties hier afgehandeld."

A-select

Een nog niet genoemde factor van het landelijk aansturen van de steekproeven is het gegeven dat er geen binding kan ontstaan tussen steekproefcontroleur en erkenninghouder. Nijboer: "Het toewijzen van een steekproef verloopt, en ik hecht er aan om dat te onderstrepen, volkomen a-select door de computer. Wij kunnen daar geen enkele invloed op uitoefenen." Overigens beschikt Nijboer over de redelijk zeldzame combinatie van praktijkervaring op de werkvloer en inzicht in het administratief aansturen van de organisatie. "Zelf ben ik in 1995 begonnen als technisch medewerker, waarbij ik overigens ook zelf APK-keurmeester was." Via de functies teamleider

techniek en beleidsmedewerker APK is Nijboer uiteindelijk in zijn huidige functie aangesteld. "Voordeel is wel dat ik zodoende het complete proces rond de APK in beeld heb, omdat ik aan beide kanten van de toonbank gewerkt heb", concludeert hij lachend. Om te vervolgen: "Voorlopig zitten we goed in ons kantoor, maar het is natuurlijk altijd mogelijk dat er nieuwe taken voor ons bijkomen. Denk bijvoorbeeld aan nieuwe erkenningen zoals Boord Computer Taxi, het alcoholslot en wellicht in de toekomst ook motorfietsen."

André Nijboer is tevreden over het resultaat van de centralisatie tot nu toe: "We kunnen met deze nieuwe werkwijze en organisatie een betere kwaliteit waarborgen. Daarnaast is ook de efficiency toegenomen en dat is dan een mooi bijkomend voordeel."



André Nijboer leende de auto van zijn vrouw om even uit zijn dak te kunnen gaan.

Controleren VIN: moet altijd

Regelmatig hoort de RDW de opmerking: "Dit is een vaste klant van ons, we hebben dit voertuig al jaren in onderhoud en voor de keuring gehad. We dachten dat het VIN nog wel te lezen was". Pas hiermee op! De laatste tijd zijn er diverse erkenninghouders hun keuringsbevoegdheid voor minimaal 6 weken kwijtgeraakt omdat het voertuig-identificatienummer van het te keuren voertuig om wat voor reden dan ook niet meer leesbaar was.

Vaak was het voertuigidentificatienummer helemaal niet gecontroleerd. Dit is wel een vereiste en wordt beschreven in artikel 27 van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK. Daarnaast staat in de keuringseisen, artikel 5.*.1 lid 3, dat het VIN op een vast voertuigdeel moet zijn ingeslagen en goed leesbaar moet zijn. Mocht dit niet het geval zijn, dan mag u het voertuig niet keuren en moet de aanvrager van de APK-keuring naar een keuringsstation van de RDW worden verwezen.

Het is dus van belang dat u het VIN bij iedere keuring beoordeelt, ook al gaat het om een voertuig dat u al meerder malen heeft gekeurd!



Meten van een kogel-koppeling

Op basis van artikel 5.*67 van de Keuringseisen moet een kogelkoppeling opgemeten worden. De kogelkoppeling heeft een nominale diameter van 50 mm en moet afgekeurd worden als de diameter van de kogel minder dan 49,0 mm is.

Door een aangekoppelde aanhangwagen zal de kogel op den duur gaan slijten en de diameter afnemen. De plek waarop de slijtage het grootst is, is in de meeste gevallen schuin aan de bovenzijde van de kogel in de lengterichting van het voertuig. Zie de foto voor de correcte manier van het opmeten van de diameter.

Tip: Stel de schuifmaat in op 49 mm. Valt de schuifmaat niet over de kogelkoppeling, dan is dit geen reden tot afkeur. Valt hij er wel overheen, dan moet u de exacte diameter bepalen en een keuringsbeslissing nemen.



Modernisering APK 2.0

Over koplampstestapparatuur en EOBD

In de vorige APK-keurmeester was te lezen dat we u regelmatig zullen bijpraten over de stand van zaken rond het project Modernisering APK 2.0. In dit nummer gaan we dieper in op een tweetal onderwerpen die, naar alle waarschijnlijkheid ingevoerd gaan worden. Als eerste de nieuwe voorschriften voor het koplampstestapparaat en daarnaast de controle van het emissiebestrijdingssysteem door een EOBD-uitleasing. Daarnaast gaan we nader in op een onderwerp, dat wel besproken is maar niet ingevoerd gaat worden: de controle van de bandenspanning bij APK1.

In artikel 14 van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK staat het voorschrift dat de apparatuur "deugdelijk moet zijn en in een goede staat van onderhoud". Dit artikel is dan ook mede van toepassing op het koplampstestapparaat. De termen 'deugdelijk' en een 'goede staat van onderhoud' zijn echter brede begrippen en kunnen op verschillende manieren worden uitgelegd. Wat precies wel of niet is toegestaan, is dan ook niet helemaal duidelijk.



Betere definities

De RDW-steekproefcontroleurs komen tijdens de steekproeven met enige regelmaat koplampstestapparaten tegen waarbij op zijn zachtst gezegd, vraagtekens gezet kunnen worden. Dit was één van de redenen om in het Moderniseringsproject te kijken naar een nadere controlemogelijkheid voor de koplampstestapparaten.

Omdat de voorschriften op dit moment minimaal zijn, was het projectteam er geen voorstander van om direct over te gaan naar een verplichte typegoedkeuring en een verplichte periodieke herkeuring voor het koplampstestapparaat. Het projectteam heeft er dan ook voor gekozen om een nadere invulling te geven aan de termen 'deugdelijke en een goede staat van onderhoud'.

Samen met de branche heeft de RDW daarom het voorstel gedaan om in haar toezichtbeleidsbrief voor het koplampstestapparaat een nadere omschrijving te geven aan de termen 'deugdelijk' en een 'goede staat van onderhoud'. In het kort komt het erop neer dat het koplampstestapparaat niet zodanig beschadigd of versleten mag zijn dat de werking ervan nadelig beïnvloed wordt. Daarnaast moeten de vergrendelingen werken zoals deze door de fabrikant van het koplampstestapparaat ooit bedoeld waren. Met deze omschrijvingen kan de erkenninghouder zelf bepalen of het apparaat deugdelijk is. Tenslotte constateert de RDW dat er regelmatig discussie is over hoe een koplampstestapparaat nu precies gebruikt moet worden. In het project is dan ook voorgesteld dat het koplampstestapparaat voorzien moet zijn van een Nederlandstalige gebruikshandleiding. Handleiding kwijt? Een aantal handleidingen is op internet te vinden.

EOBD-uitleasing

In navolging van Duitsland, Zweden en Slowakije zal in Nederland de EOBD-uitleasing ook een verplicht onderdeel van de APK2 gaan worden. Door deze controle in te voeren voor voertuigen in gebruik genomen na 2005 en die voorzien zijn van een benzine-, dieselmotor of een hybridevoertuig, is de verwachting dat er een milieuvverbeterslag gemaakt gaat worden. Dit laatste is omdat de voertuigen blijven presteren zoals dat constructief bedoeld is.

Het volgende is voorgesteld: voor voertuigen in gebruik genomen na 2005, wordt de EOBD-uitleasing een verplicht onderdeel van de APK-keuring. Wanneer het waarschuwingssysteem voor de bestuurder (het controlelampje van het motormanagement) niet goed werkt, is het voorstel om het voertuig af te keuren. Daarnaast moet er gecontroleerd worden of de status van het waarschuwingssysteem in het EOBD-systeem hetzelfde is als de situatie zoals die op het dashboard weergegeven wordt. Ook zal er gecontroleerd moeten gaan worden op aanwezige emissiegerelateerde fouten in het EOBD-systeem. Net als in Zweden is ervoor gekozen om naar een deel van de gestandaardiseerde universele codes te kijken. Dit zijn de zogenaamde 'P0-codes'. Hierbij geeft de 'P' aan dat het een fout in de aandrijving is ('Powertrain'). Omdat de '0' in de code gestandaardiseerd is, zijn de codes voor alle merken voertuigen gelijk.

Daarnaast moet de keurmeester nog kijken of de zogenaamde 'readiness-test' is afgerond. Deze test is een verplichte zelftest die het EOBD-systeem moet uitvoeren tijdens het gebruik van het voertuig. Tijdens deze test wordt alle aanwezige elektronica gecontroleerd op aanwezigheid en een goede werking. Tenslotte is er het voorstel om wanneer de EOBD-uitleasing aangeeft dat het systeem in orde is, de reguliere uitlaatgasten te laten vervallen. Dit zal naar verwachting een tijdsbesparing voor de APK-keurmeester opleveren. Bij het invoeren van de EOBD-uitleasing, zal het de keurmeesters in het begin nog wat tijd kosten om de EOBD-stekker te vinden. Gelukkig is het

voorgeschreven dat deze in de nabijheid van het stuurwiel, dan wel de middenconsole geplaatst moet zijn.

De voorschriften aan het uitleesapparaat (ook als 'scantool' omschreven) zijn zodanig opgesteld dat de verwachting is dat de meeste, op dit moment in gebruik zijnde, apparatuur hieraan kan voldoen.

Bandenspanning voor APK1-voertuigen

In navolging van de verplichte controle van de bandenspanning in de APK2, is er binnen het project ook bekeken of de verplichte controle van de bandenspanning ook voor de APK1-categorie moet worden ingevoerd.

Het projectteam is naar aanleiding van deze discussie tot de conclusie gekomen om het voorstel aan de Minister uit te brengen, om niet over te gaan tot een verplichte controle van de bandenspanning bij de APK1-voertuigen.

Hieraan liggen de volgende motivaties ten grondslag: Ten eerste de bandenspanning van een vrachtwagen en aanhangwagen heeft een grote invloed op de kilometerkostprijs van de combinatie, onder meer in de vorm van brandstofverbruik en bandenslijtage. De meeste transportondernemers controleren daarom al bijna wekelijks of de bandenspanning van de voertuigen correct is. Praktijkproeven onderweg door de RDW en VACO bevestigen deze stelling.

Ten tweede is de bandenspanning gerelateerd aan de soort lading die met een voertuig vervoerd moet worden. Wanneer er breekbare of kwetsbare lading, bijvoorbeeld levensmiddelen, vervoerd wordt zal de bandenspanning lager zijn ingesteld dan wanneer er bijvoorbeeld staal vervoerd moet worden. Hierdoor is het dan ook niet mogelijk om voor de APK1 een universele referentienorm te maken voor de bandenspanning. Tijdens de APK is immers het voertuig leeg en is onbekend wat er vervoerd gaat worden.

IBKI Tussentijdse kennistest 2011

Wist u dat het mogelijk is om het hele jaar door uw APK kennis te toetsen? Dat gaat heel eenvoudig door naar de website www.ibki.nl te gaan. Daar klikt u 'Producten & Diensten' aan en vervolgens 'APK' en daarna rechts op de pagina 'Tussentijdse kennistest 2011'. U vindt hier niet alleen een groot aantal open vragen, maar ook de antwoorden zodat u snel een indruk krijgt van uw actuele APK-kennis. De test is inmiddels volledig aangepast aan de nieuwste regels en is alleen daarom al zeer de moeite waard om eens af te leggen!

Maak gebruik van 'Mijn IBKI'

Wanneer u volledig bekend bent en inlogt op 'Mijn IBKI', krijgt u online toegang tot uw eigen gegevens en uw examenresultaten. U kunt uw gegevens zoals uw e-mailadres daar ook zelf aanpassen.

Op 31 maart heeft IBKI aan alle keurmeesters waarvan een e-mailadres bekend was, op dit moment 17.700 personen, een mail gestuurd dat per 1 april de APK-regels veranderd zijn. Daarbij zat een doorklikmogelijkheid naar onder andere een handige overzichtstabel van de wijzigingen.

Als u ook dit soort handige mails wilt ontvangen dan kunt u uw e-mailadres doorgeven aan IBKI via 'Mijn IBKI'.

U moet daarvoor eerst een paar handelingen verrichten.

- Ga naar www.ibki.nl
- Klik op 'Mijn IBKI'
- Klik op 'Deelnemer'
- Klik op 'wachtwoord' bij het tweede aandachtspuntje
- Voer op het scherm dat dan verschijnt de volgende gegevens in:
 - o Uw APK pasnummer,
 - o Postcode (bijv. 1234ap)
 - o Uw huisnummer
 - o Uw geboortedatum (bijv. 12-07-1958)
 - o Neem dan de veiligheidscode (aangegeven Captcha code) over in het onderste vak
 - o Klik op volgende

Als u alles correct hebt ingevoerd, krijgt u een scherm met uw naam en de vraag 'Bent u deze persoon'.

- Als dit klopt, Klik op 'Ja'

Dan komt u in een scherm waarin u het e-mailadres kunt invoeren dat u wilt gebruiken (kan uw eigen e-mail zijn of wellicht van uw bedrijf).

Voer daaronder tweemaal een eigen gekozen wachtwoord in. Wel onthouden wat u kiest.

- Klik dan op 'Opslaan'

Dan ontvangt u op het door u opgegeven e-mailadres een mail met daarin een 'link' om de uitgevoerde handelingen te activeren. Kwestie van die link in de mail 'aanklikken'.

Hebt u dit gedaan dan kunt u voortaan inloggen in 'Mijn IBKI' met uw APK pasnummer en het door u gekozen 'wachtwoord'.

In 'Mijn IBKI' kunt u dan zelf uw gegevens wijzigen bij veranderingen.

Zodra IBKI weer een keer een mailing verstuurd aan alle keurmeesters, dan zal deze ook op uw e-mailadres bezorgd worden. Zo kunnen we u snel op de hoogte stellen van belangrijke zaken in de APK.

8 STEEKPROEF!

Een blik achter de schermen

De overheid hanteert de harde eis van 3% steekproeven binnen de afmeldingen, een percentage dat de RDW ieder jaar weet te realiseren. Maar wat komt er bij zo'n steekproef eigenlijk kijken? In Zwolle begint het, daar worden alle uit te voeren steekproeven aangestuurd. Ook de steekproeven die Henk Drenthen vandaag gaat uitvoeren. Een impressie.



Bij de medewerkers van het kantoor Zwolle maakt de computer a-select een steekproef aan.



Het moment van melden is belangrijk voor de aankomst bij de erkenninghouder.



Het adres waar de steekproef wordt gehouden komt op de PDA binnen.



Wel zo makkelijk, een navigatie weet de weg feilloos.



Bijna bij de erkenninghouder.



Kennismaken met keurmeester Harry Wolfkamp.



Voor de zekerheid: Drenthen controleert de keurmeesterpas.



De gegevens van het voertuig worden in de computer van de erkenninghouder gecontroleerd.



Kloppen de gegevens op het raadpleegscherm.



Controle van het VIN, is het goed leesbaar en klopt het?



Doen de gordels hun werk naar behoren, van de voorstoelen...



... en uiteraard ook die op de achterbank.



Ruitenwissers, sproeiers en controle op beschadigingen in de ruiten komen aan bod.



Even kijken in de motorruimte.



Stapje naar achter voor de richting-aanwijzer en verlichtingscontrole.



Is de draairichting van de banden correct?



Inspectie van de voorwielophanging en de visuele controle van de remmen.



Controle op de speling van de draagarmen.



Speling van de voorwielophanging; binnen de toelaatbare tolerantie?



Staat hoog in de 'Misser Top Tien': gebroken veren.



Ook de achteras en wielophanging ontkomen niet aan een nauwgezette controle.



De juiste bandenspanning is vaak op het tankdopdeksel te vinden...



...en dat is makkelijk om te zien of er voldoende spanning in de banden zit.



Slinger aan het achterwiel voor de lagercontrole, verder met de dorpels.



Hoe is het lichtbeeld en de afstelling? De koplamptester brengt duidelijkheid.



Werkt de hoogteverstelling van de koplampen?



10



Door naar de remmentestbank voor de remtest.



Aansluiten van de roetmeter.



Even wachten tot de motor op temperatuur is.



Gegevens van de roetmeting uitlezen.



Klaar! Alles prima in orde.



Aftekenen van het keuringsrapport.



Is er al een nieuwe steekproef?



Henk Drenthen heeft er weer zin in!



En op weg naar de volgende steekproef.



Eerste impressie EOBD-controle: sneller en schoner

1

1

De RDW heeft met twee garagebedrijven de concept voorschriften voor de EOBD-uitlesing doorgesproken en de mening van de specialisten gevraagd. We hebben daarbij gesproken met Pieter Zeilstra (APK-keurmeester en werkplaatschef bij Volkswagen dealer Autohaas in Zutpen), Peter Boskamp (APK-keurmeester en EOBD-specialist bij Autohaas) en met Tom Niesink (medirecteur en APK-keurmeester universeel garagebedrijf Niesink in Baak). Zeilstra geeft aan dat hij nog steeds verbaasd is dat de EOBD-controle nog geen verplicht onderdeel bij de APK is. Daarnaast deelt hij de mening dat de EOBD-controle een verbetering voor het milieu zal worden. Hij komt toch regelmatig fouten in het EOBD-systeem tegen bij de roetmeting, waarbij de auto bijvoorbeeld nog net beneden de maximale toegestane K-waarde blijft, terwijl het EOBD anders doorgaf. Bij melding van foutcodes moet hierbij gedacht worden aan sensoren die niet goed werken of zelfs helemaal niet meer werken.

Sneller dan roetmeting

Zeilstra en Boskamp zijn er beiden van overtuigd dat de EOBD-controle sneller zal werken dan bijvoorbeeld het uitvoeren van de roetmeting. Bij Volkswagen is het een standaardprocedure dat bij iedere onderhoudsbeurt het storingsgeheugen van de auto uitgelezen moet worden. Het storingsgeheugen is een onderdeel van het OBD-systeem waarvan het EOBD weer een apart onderdeel is. Wanneer de APK-keuring gelijktijdig met de onderhoudsbeurt uitgevoerd wordt, is er dus altijd tijdswinst omdat er dan geen reguliere uitlaatgastest meer uitgevoerd hoeft te worden. Zeilstra en Boskamp zien geen problemen bij de voorgestelde voorschriften voor de apparatuur en gaan er vanuit dat hun huidige apparatuur geschikt zal zijn. Zij verwachten wel dat met name de merkdealers een los EOBD-uitleesapparaat, ook wel hand-held of scantool genoemd, zullen gaan aanschaffen. Dit omdat het merkdealer OBD-uitleesapparaat naast het uitlezen ook gebruikt moet worden voor diagnose en reparatie en dan is een tweede EOBD uitleesapparaat wel zo handig. Tenslotte geven zij aan dat wanneer vooral de roetmeting kan komen te vervallen, dit een beter gevoel geeft bij de klant en de meeste APK-keurmeesters. Het onbelast op toeren jagen van de motor roept toch nog steeds gemengde gevoelens op.

Milieu verbetering

Tom Niesink is er van overtuigd dat de invoering van de EOBD-controle zal leiden tot een verbetering van het milieu. Hij vindt het dan ook een goede zaak als de EOBD-controle een

onderdeel van de APK wordt. Als universeel autobedrijf beschikken zij over verschillende merken uitleesapparaten, omdat ze ook verschillende merken voertuigen aangeboden krijgen. Bij diagnose en reparatie werkt het ene apparaat dan net wat beter en handiger dan het andere. Niesink heeft echter wel de ervaring dat de verschillende apparaten op dezelfde wijze het EOBD-systeem uitlezen, het gevolg van het feit dat er een verplichte standaard voor het EOBD-deel is voorgeschreven.

Niesink heeft zijn twijfels of de EOBD-uitlesing sneller gaat dan de uitlaatgastesten bij een benzinemotor. Met name wanneer de motor al op temperatuur is. Niesink: "Als je eerst warm moet gaan rijden, ben je met een EOBD-uitlesing natuurlijk wel altijd sneller." Wel constateert hij dat er minder bewegingen in de werkplaats zullen komen doordat de EOBD-uitlesing op de hefbrug kan plaatsvinden. Er hoeft dus niet meer eerst naar de roetmeter of de viergastester gereden te worden, waardoor er minder uitlaatgassen in de werkplaats komen. Ook Niesink ziet geen problemen bij de voorgestelde voorschriften aan de scantools.

Natuurlijk gaat het hier slechts om een eerste indruk van het werken met de EOBD-uitlesing, maar daaruit komt wel naar voren dat de tijdswinst een belangrijke positieve factor blijkt te zijn. Het mogelijk vervallen van de uitlaatgastest wordt ook als een pluspunt ervaren. Met het omgaan met de uitleesapparatuur blijkt niemand problemen te hebben.



1 Hoe zit dat?

2

Kentekenplaatverlichting vervangen door LED en camera

Onlangs heb ik een personenauto APK gekeurd waarvan één van de twee lampjes van de kentekenplaatverlichting was vervangen door een achteruitrij-camera met ledlampje. Na overleg met mijn collega heb ik dit goedgekeurd. In onze ogen voldeed de kentekenplaatverlichting aan de eisen, immers beide lampjes brandden en straalden geen licht naar achter. Hebben we dit goed beoordeeld?

Antwoord

Ja. Bij de eisen die gesteld worden aan de achterkentekenplaatverlichting, vallen er drie zaken op. Het eerste is dat de genoemde verlichting verplicht aanwezig moet zijn volgens artikel 5.2.51, lid 1 i van de keuringseisen. Daarnaast staat in artikel 5.2.53, lid 7 beschreven dat de kentekenplaatverlichting wit van kleur moet zijn en niet naar achter mag stralen. Verder staat er bij de plaatsing genoemd dat niet aan de afstandseis van 50 cm ten opzichte van het breedste punt van het voertuig hoeft te worden voldaan. Afgaand op de informatie in uw vraag, heeft u dus juist gehandeld.

Controle van de gordels bij een volgepakte auto

De laatste tijd, en zeker in de vakantieperiode, krijg ik steeds vaker auto's aangeboden waarvan de achterbank neergeklapt is en de hele auto volgepakt ligt met materialen. Nu weet ik van een paar klanten dat ze zo het hele jaar rondrijden. Moet ik deze auto's helemaal leegruimen om de gordels op de achterste zitplaatsen te controleren?

Antwoord

We kunnen hier heel kort over zijn. Ja. Alle aanwezige gordels moeten gecontroleerd worden. Dus ook de gordels die onder de neergeklapte achterbank liggen.

Ook voertuigen die aangeboden worden met een geplaatst autostoeltje voor kinderen vragen extra aandacht. Deze worden vaak bevestigd met behulp van de autogordel. Om de gordel goed te kunnen beoordelen, kan het noodzakelijk zijn om het autostoeltje los te maken. Als u niet weet hoe u het autostoeltje weer correct moet monteren, adviseren wij om deze op een andere plek in de auto los neer te leggen. Op deze manier weet de voertuigeigenaar dat het stoeltje los is geweest en kan hij het op de juiste manier weer vastzetten.



Met vragen over de inhoud van deze APK-keurmeester kunt u zich wenden tot de klantenservice van de RDW, **telefoon 0900 97 39** (op werkdagen van 8.00 - 17.00 uur)

Vragen over het afmeldsysteem stelt u aan uw communicatieprovider. Vragen over uw RDW-pincode aan de RDW Servicedesk ICT, **telefoon 0598 69 33 69**

Aan het IBKI kunt u vragen stellen over examens, bevoegdheidspassen en adressering, **telefoon 030 608 77 66**

Colofon



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

Fotografie **RDW, Rein van der Zee, Annet Delfgaauw**,
 Design **ping-pong Design**

Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Voor de precieze keuringseisen verwijzen wij u naar de Regelgeving APK.

APK-keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:



EXAMINERING EN
 CERTIFICERING VOOR DE
 MOBILITEITSBRANCHE