



## Misser nummer 1: gebroken veren

4

3 Verplichte  
remtestbank:  
wacht niet tot het  
laatste moment →

6 Goede vering  
letterlijk van  
levensbelang →

Veren: **8**  
extra  
aandacht bij  
trainingen →

Wie **10**  
bedenkt die  
verkeers-  
drempels  
eigenlijk? →

Registratie **12**  
tellerstanden  
in 2012  
verplicht →

Sanctie- **12**  
toets heeft  
geen invloed  
op bevoegd-  
heidstermijn →

Op de foto: keurmeester Kees van Paassen → 2 Tachograaf-plicht in lichte bedrijfsauto → 2

Hoe zit dat? → 11 Roestvorming - remmentest - extrapolatiedruk → 11

2



Op de foto:  
Kees van  
Paassen

## “Keurmeester in hart en nieren”

Kees van Paassen (58) van het onafhankelijke autobedrijf Autocenter Van Paassen is al sinds zijn zestiende jaar werkzaam in het garagebedrijf. Als keurmeester van het eerste uur (“De APK 2 werd in juli 1985 ingevoerd, in september was ik erkend keurmeester”) keurt hij nog dagelijks en met veel plezier. Ook zijn zoon, schoonzoon en dochter zijn werkzaam in hetzelfde bedrijf dat in totaal 7 medewerkers telt. Daarnaast is Kees van Paassen jarenlang actief geweest binnen het afdelingsbestuur onafhankelijke autobedrijven binnen BOVAG en is hij nu nog lid van de ledenraad. Hij is verstokt voorstander van het onafhankelijk autobedrijf: “Klopt, in hart en nieren zelfs, ik ben nu 42 jaar werkzaam in de branche en daarvan heb ik de laatste 36 als onafhankelijk bedrijf gewerkt, dat zegt wel genoeg!”

## Vooruitblik decembernummer Modernisering APK 2.0

Zoals u weet gaat er in 2012 het een en ander veranderen in de APK. Ook de APK moet zich aanpassen aan de nieuwste autotechnologie én aan veranderingen in de maatschappij. Het decembernummer van APK-keurmeester gaat uitgebreid in op deze veranderingen en de gevolgen voor u als keurmeester.

## Tachograaf-plicht in lichte bedrijfsauto

De tachograaf maakt geen onderdeel uit van de APK2-keuring. Toch willen we u op het volgende wijzen: Lichte bedrijfsauto's met een toegestane maximummassa onder de 3500 kg zijn normaal gesproken niet verplicht uitgerust met een controleapparaat (tachograaf). Wordt aan deze categorie voertuigen een aanhangwagen gekoppeld waardoor de toegestane maximummassa samen, dus met aanhangwagen of oplegger, meer dan 3500 kg bedraagt, dan is de kans groot dat de voertuig-combinatie verplicht een controleapparaat moet hebben voor het registreren van de rij- en rusttijden. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer de combinatie commercieel gebruikt wordt voor het vervoer van goederen.

We zien de laatste tijd erg veel zogenaamde lichte BE-trekkers met een oplegger rijden, die een gezamenlijk maximum totaalgewicht hebben tot wel 7500 kg. Deze lichte trekkers, maar bijvoorbeeld ook een autotransporter voor het vervoer van voertuigen, moeten dan voorzien zijn van een Europees goedgekeurd en gekalibreerd controleapparaat. Als het voertuig van na 1 mei 2006 is, moet er zelfs een digitaal controleapparaat zijn ingebouwd. Het gebruik van een chauffeurskaart is dan ook voorgeschreven. Nogmaals: tachograaf-plicht is geen controlepunt tijdens een APK2-keuring.

### Invloed van winterbanden op controle-apparaat bij APK1-keuring

In de winterperiode besluiten steeds meer voertuigeigenaren om hun voertuig te voorzien van winterbanden. Wanneer in het voertuig een controleapparaat aanwezig is, kan het wisselen van banden invloed hebben op de juiste werking van het apparaat. Moeten de banden gewisseld worden of constateert u dat ze gewisseld zijn en heeft u twijfels of de bandenomtrek van de aangedreven wielen nog wel binnen de tolerantie van de APK valt, meet deze dan na. Artikel 5.3.15 lid 6 geeft aan dat bij bedrijfsauto's met een maximummassa van meer dan 3500 kg de omtrek maximaal 4% mag afwijken van de maat vermeld op het installatieplaatje.

3

# Remtestbank: wacht niet tot het laatste moment

**Vanaf 1 mei 2014 mag een APK2 uitsluitend worden uitgevoerd wanneer een rollen- of platenremtestbank gebruikt wordt. Voor erkenninghouders die vóór 1 mei 2010 al in het bezit waren van een APK2-erkenning, geldt een overgangstermijn. Maar vanaf 1 mei 2014 moeten ook zij in het bezit zijn van een remtestbank.**

Nu klinkt 2014 nog heel ver weg en veel erkenninghouders schuiven de beslissing om tot de aanschaf en plaatsing van een remtestbank over te gaan voor zich uit. Een groot aantal erkenninghouders blijkt nog niet in het bezit van een remtestbank.

Vanaf 1 mei 2014 is het gebruik van de bekende zelfregistreerbare remvertragsmeter niet meer toegestaan. Het gebruik van een goedgekeurde elektronische, zelfregistreerbare remvertragsmeter is voor de APK2-erkenninghouder die wel een goedgekeurde remtestbank bezit, alleen nog toegestaan wanneer een voertuig vanwege voertuigtechnische redenen geen gebruik kan maken van een remtestbank.

### Op tijd plannen

Leveranciers en fabrikanten van de banken hebben te maken met levertijden en in het geval van een remtestbank zijn soms behoorlijk ingrijpende bouwkundige aanpassingen noodzakelijk. Het is belangrijk dat de APK2-erkenninghouders die nog niet in het bezit zijn van een remtestbank, er de komende jaren bij hun investerings-, bouw- en verbouwplannen rekening mee houden, dat op termijn een remtestbank moet worden aangeschaft. Tenslotte moet de geïnstalleerde remtestbank ook nog gekeurd worden door het NMI. De ervaring leert dan ook dat er flink wat tijd kan zitten tussen de aankoop en de feitelijke datum van ingebruikneming.

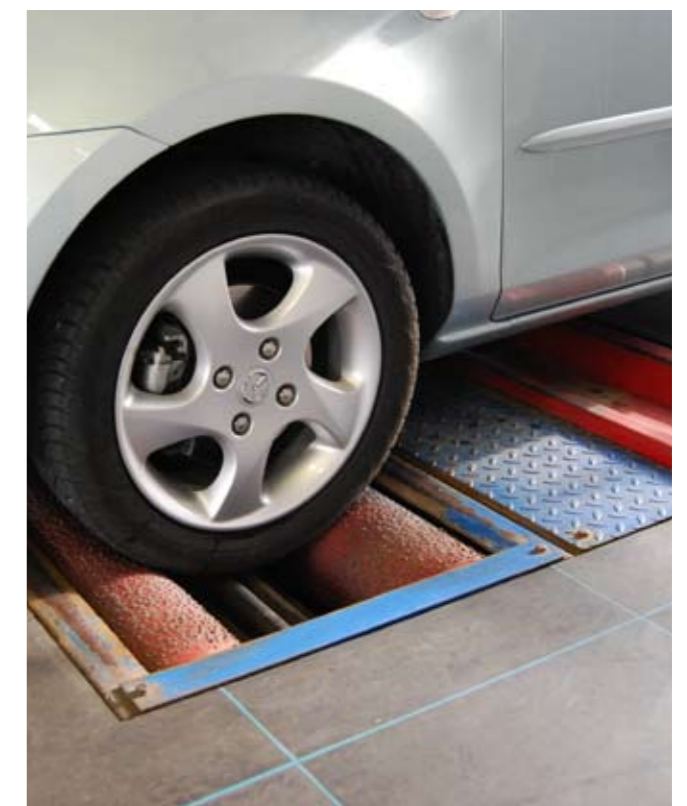
Aangezien de meetmiddelen, en daar valt een remtestbank onder, deel uitmaken van de erkenning, geldt de verplichting van een 'eigen' remtestbank ook voor de houders van een mobiele erkenning. Zij mogen dus geen gebruikmaken van een remtestbank die aanwezig is op een locatie waar de keuring wordt uitgevoerd.

### Waarom verplichte remtestbank

De verplichting is het resultaat van het overleg met de SO-APK. Het doel achter deze maatregel is het streven om verschil in beoordeling tussen de toegestane meetmiddelen kleiner te maken.

Tevens is door Europa opgelegd dat een rembeproeving op een statische remtestinrichting uitgevoerd moet worden. Hierdoor sluiten de eisen binnen Europa meer op elkaar aan. Daarnaast speelt het een rol dat bij een remproef op de weg er een grotere kans bestaat op een ongeval, vooral bij slechte weersomstandigheden.

Sinds 1 mei 2010 moet een aanvrager van een nieuwe APK2-erkenning in het bezit zijn van een rollenremtestbank of platenremtestbank. In het laatste geval mag dat zowel een twee- of vier-plaatsremtestbank zijn.



4

# Misser nummer 1: gebroken veren

De gebroken veer staat stevig op de nummer 1 positie in de Top 10 van missers. Maar waarom breken veren eigenlijk? En misschien nog wel belangrijker, hoe voorkom je als APK-keurmeester dat je een gebroken veer bij de keuring over het hoofd ziet? We laten de experts hierover aan het woord. Over verkeersdrempels, constructie van de veren en de verwoestende werking die corrosie kan hebben. Over één ding zijn alle deskundigen het roerend eens: het is van groot belang voor de veiligheid dat een gebroken veer altijd geconstateerd wordt.



**Eric Rommerts**  
Rai Vereniging

## “Herkenbaar probleem”

Voor Eric Rommerts, secretaris afdeling Autovak van de RAI Vereniging, komt de mededeling dat gebroken veren een probleem vormen niet als een verrassing. “Heel herkenbaar eigenlijk. Ik heb hierover overleg gehad met enkele van onze leden die deze materie goed kennen en daar uit is naar voren gekomen dat er drie factoren spelen. De eerste is het toenemende gebruik van verkeersdrempels. Dan zijn er de gevolgen van corrosie waarbij pekels de grote boosdoener is. Zodra de bescherm laag van de veren beschadigd raakt, krijgt corrosie een kans. Ten derde is er een trend waarneembaar om auto's steeds lichter te construeren. Dus ook veren en schokdempers. Voor de veren kan dat dunner materiaal en minder windingen inhouden. Daardoor zijn moderne veren in vergelijking met de (veel) zwaardere exemplaren van vroeger, die bovendien meer windingen telden, kwetsbaarder geworden. Maar ik zou ook graag een lans willen breken om niet alleen meer aandacht te besteden aan veren, maar ook aan schokdempers. Veren en schokdempers vormen een belangrijke combinatie voor de verkeersveiligheid. Een betere controle op de correcte werking van de schokdempers is daarbij van groot belang.”



**Martijn van der Eijk**  
Sator Holding

## “Stijgende omzet in veren”

Sator is een van de grootste partijen waar het gaat om aftermarket auto-onderdelen met onder meer Van Heck & Co als een van de werkmaatschappijen. Martijn van der Eijk, CEO van Sator, onderschrijft dat de vraag naar veren stijgt. “Jaar na jaar constateren wij een stijgende omzet in veren. Daarbij moet ik wel aantekenen dat het niet bekend is of er vroeger wellicht minder aandacht aan besteed is, waardoor een gebroken veer minder snel opgemerkt werd. Een ander belangrijk aspect is dat we nu twee strenge winters achter de rug hebben. Een lange periode waarin gepekeld wordt, betekent ook meer kans dat veren door corrosie aangetast kunnen worden. Wanneer de coating van een veer beschadigd raakt, is de kans op corrosie en daarmee breuk groot en dat effect wordt door pekels nog verder versterkt. Ik wil daar graag aan toevoegen dat het niet alleen de veren zijn die voor de veiligheid van belang zijn, het is de combinatie met goed werkende schokdempers die het verschil maakt.”

5



**Arie Roest**  
Renault Nederland

## “Coating van de veren moet goed zijn”

Volgens Manager Technical Support & Warranty van Renault Nederland Arie Roest, zijn er geen bijzondere problemen met veerbreuk bekend. “Bij het vorige type Twingo hadden we iets meer dan normaal te maken met gebroken veren. Wellicht dat daardoor soms een relatie wordt gelegd met gebroken veren en het merk Renault. Hoewel wij geen exacte gegevens hebben over de oorzaken achter veerbreuk, kunnen de vele verkeersdrempels hierbij mogelijk ook een rol spelen. Met name bij, zeer, koud weer zijn die erg belastend voor veren. Verder wordt er in Nederland veel met behoorlijk agressieve pekels gestrooid. Het is dan van belang dat de coating van de veren zich in goede staat bevindt. Bij een beschadiging of een te dunne coating kan putcorrosie optreden met als mogelijk gevolg breuk, maar dat is een gegeven dat voor ieder merk geldt. Bij de trainingen en opleidingen geven wij geen bijzondere of extra aandacht aan de veren. Pakweg tachtig procent van de trainingen heeft betrekking op de elektronica van de auto en juist omdat er geen bijzondere problemen met de veren bekend zijn, gaan we daar niet specifiek op in.”



**John Clarijs**  
BMW Nederland

## “Controle veer minder eenvoudig dan het lijkt”

Manager techniek, John Clarijs, van BMW Nederland kent het fenomeen van de gebroken veren. “Bij oudere bouwjaren komen we dit incidenteel tegen, zonder dat we daarbij nu van een bekend probleem kunnen spreken. Verkeersdrempels zijn daarbij vermoedelijk de grote boosdoeners, omdat de inverting van de veren regelmatig maximaal kan zijn afhankelijk van de voertuigsnelheid en de constructie van de drempel. Corrosie van het veermateriaal herken ik niet als een wezenlijk probleem bij BMW. Een geringe mate van oppervlaktecorrosie zal de veer ook niet direct zodanig verzwakken dat breuk optreedt. Wat we wel onderschrijven, is het gegeven dat de controle van de veer minder eenvoudig is dan het lijkt. Wanneer de veer breekt op het knikpunt van de laatste winding, dan kan de breuk nog verscholen zitten in het rubber. Dat is dan nauwelijks te constateren, vooral wanneer het wiel niet gedemonteerd is. Controle met een spiegel en een krachtige lamp kan nodig zijn. Daar komt bij dat de bestuurder in veel gevallen niets merkt van een dergelijke breuk en dat die ook niet zichtbaar is doordat bijvoorbeeld de auto scheef hangt. Bij onze technische trainingen besteden we geen bijzondere aandacht aan het controleren van de veren. Ik kan me echter voorstellen dat dit, gezien het aantal keren dat de gebroken veer niet opgemerkt wordt tijdens een APK-keuring, bij de opleiding tot APK-keurmeester wel het geval zou moeten zijn.”

## Tips van steekproefcontroleurs van de RDW

- Zorg altijd dat je de uiteinden van de spiraalveer gezien hebt
- Zorg voor goede verlichting: gebruik een kleine zaklamp en eventueel een spiegelkje
- Laat de veren uithangen. Dit kan betekenen dat je een as twee keer moet opboksen. Eén keer om bijvoorbeeld de speling op de kogels te controleren en vervolgens op een andere plaats nog een keer om de veren te kunnen controleren.

## 6

## “Gebroken veren zijn lastig te constateren”

“Het probleem is dat de consument in veel gevallen nauwelijks in de gaten heeft dat er een veer gebroken is,” legt Jan Paternoster, manager Afdeling Keuringen van de Dekra, uit. “Dat komt pas naar voren wanneer ze de auto voor een beurt of een APK-keuring brengen. Op zich is de procedure eenvoudig: auto op de brug, auto ondersteunen en assen laten zakken zodat de veren uithangen. Met een krachtige lamp de bovenkant van de veren bekijken is dan prima te doen, maar het is vaak nauwelijks mogelijk om van bovenaf in de veerschotels te kijken. Wanneer dan ook nog eens de onderste windingen helemaal in het rubber liggen en de breuk in de allerlaatste winding zit, zie je die makkelijk over het hoofd. Ook zo’n dikke coating die als een soort tuinslang over de veer heen ligt, kan een breuk moeilijk zichtbaar maken. Neemt niet weg dat haast of slordigheid geen excuus is maar wat me wel opvalt, is dat door de bank genomen keurmeesters die van een universeel bedrijf komen de meeste kennis hebben en er handiger in zijn om dit soort missers te voorkomen. Keurmeesters die van een dealerbedrijf komen zijn er vaak aan gewend dat er binnen het bedrijf allerlei specialisten rondlopen (een storingsmonteur bijvoorbeeld) waardoor ze minder breed georiënteerd zijn. Maar natuurlijk speelt ook de opleiding een belangrijke rol hierbij. Nee, ik heb geen idee of indicatie dat er in de winter meer veerbreuk optreedt. In januari en februari worden de meeste auto’s op kenteken gezet en die zien we dan ook in dezelfde periode weer voor de APK verschijnen. Misschien dat daar het verschil zit, maar wij merken niet veel van seizoensinvloeden in dit opzicht.”

# Goede vering letterlijk van levensbelang

## Analyse ongeval door gebrek veersysteem

Hoe gevaarlijk kan een ondeugdelijk veersysteem eigenlijk zijn? Om daarvan een beeld te krijgen spraken we met Henk Neijenhuis, ongevalsanalist bij de afdeling forensische opsporing bij de Politie Gelderland-midden. Hij en zijn collega’s worden opgeroepen om een ongevalsanalyse uit te voeren bij verkeersongevallen die zwaar lichamelijk letsel of een dodelijke afloop als gevolg hebben.

Neijenhuis hoeft niet lang na te denken voordat hij een paar voorbeelden op kan noemen: “Ik kan me nog wel een paar aanrijdingen voor de geest halen waarbij de mogelijke ongevalsoorzaak te vinden was in een gebrek aan het veersysteem. Het veersysteem bepaalt samen met de schokdempers een groot deel van het weggedrag van een voertuig. Enige tijd terug werden wij bij een aanrijding gevraagd om de mogelijke ongevaloorzaak te onderzoeken. Het ging hierbij om een aanrijding waarbij de bestuurder zwaar lichamelijk letsel had opgelopen. Bij controle van het betrokken voertuig bleek dat de oorzaak te vinden was in het veersysteem. De veren van het voertuig waren verhit om op die manier de veren in te korten met de bedoeling de auto te verlagen. Dit was echter zover

gedaan dat, tijdens het rijden over een verhoging in de weg, de veren van hun plek waren gekomen en los waren geraakt. Hierdoor werd de wegligging van de auto zo sterk negatief beïnvloed dat deze in een slip raakte en het voertuig tot stilstand kwam tegen een boom.”



### Slechte schokdempers

Maar het zijn niet alleen de veren zelf die de oorzaak kunnen zijn. Neijenhuis: “Zoals ik net al aangaf wordt een groot gedeelte van het weggedrag bepaald door het veersysteem in combinatie met de schokdempers. Een voorbeeld hiervan is een aanrijding waarbij een zwaar beladen auto met vier inzittenden betrokken was. De auto was in een bocht in de slip gekomen en van de weg geraakt. Bij analyse van onder andere de slipsporen die op de weg waren afgetekend, bleek dat de band af en toe contact met het wegdek verloren had. We hebben van deze auto de schokdempers gedemonteerd en onderzocht. Hierbij bleek dat deze al geruime tijd lekten, wat we konden afleiden aan de oliesporen in combinatie met het zand en stof dat aanwezig was. Daarnaast hadden ze ook geen enkele dempende werking, het waren net fietspompen!”



Tijdens de APK wordt er op beide punten, vering en demping, controle uitgevoerd. De veren moeten worden gecontroleerd op deugdelijke bevestiging zoals omschreven is in artikel 5.\*.28, lid 2 van de keuringseisen. Daarnaast moet de goede werking van de schokdempers gecontroleerd worden door het voertuig enkele malen in te veren. Twijfelt u aan de goede werking, maak dan een proefrit. Daarnaast worden lekkende schokdempers opgegeven als adviespunt om de voertuigeigenaar te informeren.

Henk Neijenhuis geeft aan dat de APK-keuring in veel gevallen een min of meer statische keuring van het voertuig is. Tijdens het gebruik van het voertuig op de weg komen er op de onderdelen van de wielophanging en het veersysteem enorme krachten vrij. “De controle van deze onderdelen is dus een uiterst belangrijk deel van de APK-keuring en moet daarom erg serieus genomen worden.”

Daarnaast waarschuwt Neijenhuis voor het ondeskundig verlagen van een auto, waardoor nog meer problemen kunnen ontstaan: “Wanneer er kortere veren gemonteerd worden en de originele schokdempers nog aanwezig zijn, kan het gebeuren dat tijdens het uitveren de veren los komen te liggen met alle gevolgen van dien. Daarnaast wordt bij het verlagen van een auto met een mechanische remdrukregelaar, de afstelling hiervan nogal eens vergeten. Hierdoor kan de verdeling van de remkrachten onjuist zijn met een mogelijke overberemming van de achteras tot gevolg.”

## 7

# Innovam: extra aandacht bij trainingen voor gebroken veren

**Innovam, het kennis- en opleidingscentrum voor de mobiliteitsbranche, speelt een belangrijke rol bij de monteurs- en keurmeesteropleidingen. In hoeverre wordt bij de training van keurmeesters aandacht besteed aan het fenomeen gebroken veren?**

Jaap Zwaan van de Afdeling Trainingen hierover: "Tijdens een training wordt er op de Top 10 van de APK-missers gewezen en extra aandacht aan de gebroken veer besteed. De gebroken veer staat al jaren hoog in deze Top 10 APK-missers genoteerd. Sommige breuken (zie foto's) zijn niet over het hoofd te zien maar een veer zal veelal breken in de onderste of bovenste winding van de veer. Dit is lastig te zien omdat windingen hier dicht op elkaar kunnen liggen en vaak diep in een veerschotel liggen. Ook zijn er veren die zijn voorzien van een rubberen sok of een kunststof coating om de laatste winding. Als een breuk van de veer ontstaat in deze rubberen sok of coatinglaag, dan is dat uiteraard moeilijk te controleren. We hebben zelf een actie gehouden om de gebroken veer onder de aandacht van de keurmeesters te brengen, door het uitreken van een zaklampje."

Omdat de controle lastig is, wordt bij de opleiding veel aandacht besteed aan de correcte procedures. Zwaan: "Om de veren goed te kunnen controleren, is het van belang de auto uit zijn veren te laten hangen en de veren goed te belichten. Vervolgens kijken of de veer deugdelijk is bevestigd en geen breuken of scheuren vertoont. Als visuele controle van de winding lastig is, moet met de handen gecontroleerd worden of

er geen breuk aanwezig is. Als het einde van de winding scherp aanvoelt kan dit duiden op een breuk. Er mag hierbij gebruik worden gemaakt van gereedschap om een kracht uit te oefenen op de veer en vaak kan een spiegeltje uitkomst bieden voor lastig te bereiken plekken. Bovendien wijzen we de cursisten erop dat voor hulpveren dezelfde keuringseisen van toepassing zijn."

## Haast slechte raadgever

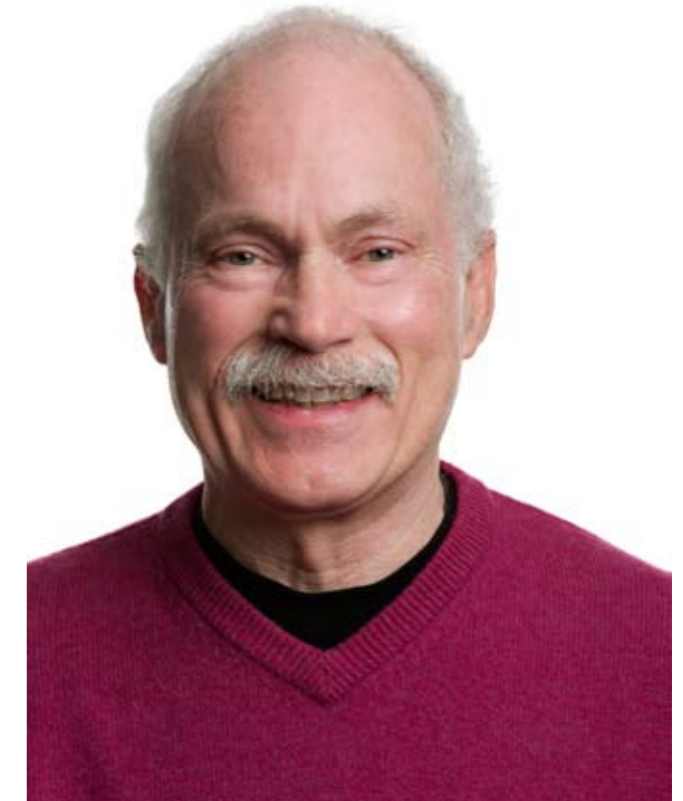
Heeft Jaap Zwaan er nog een verklaring voor waarom de gebroken veer toch nog zo vaak gemist wordt? Zwaan hierover: "Wat mij opvalt is dat veel keurmeesters goed op de hoogte zijn van de keuringseis en de wijze waarop een veer moet en kan worden gecontroleerd, maar dat door haast en tijdsdruk, een gebroken veer over het hoofd wordt gezien. Hierbij is het al oude gezegde: 'Haastige spoed is zelden goed' van toepassing. Een ander aandachtspunt dat we altijd laten aansluiten bij controle van schroefveren zijn de verlaagde veren. Bij de bevestiging van verlaagde veren moet er ook worden opgelet of de veren goed zijn bevestigd zodat ze niet buiten de veerschotel kunnen raken. Het kan voorkomen dat als de auto uit zijn veren

hangt, de verlaagde veren onvoldoende zijn opgesloten. Hierdoor ontstaat het risico dat de veer uit de veerschotel kan schieten. Dus: weer controleren als de auto uit zijn veren hangt."

Het veersysteem krijgt uitgebreide aandacht tijdens de opleidingen van Innovam. Bij het APK-examen wordt door het IBKI getoetst of kandidaten het veersysteem op de juiste wijze beoordelen.



Jaap Zwaan  
Innovam



Wim Smeets  
Innovam

## Aandachtspunten bij APK 1

Ook bij de APK1 is de vering een belangrijk onderdeel, maar daar zijn uiteraard andere aandachtspunten van toepassing. Wim Smeets, APK-coördinator Innovam Trainingen hierover: "De bladvering van een starre as wordt niet aangemerkt als wielgeleidingselement. Speling in veerpennen en -bussen moeten daarom worden beoordeeld op deugdelijkheid (gevaar op losraken verbinding, respectievelijk goede werking). Scheuren in de veerhanden en de gebroken bladveren zijn door een oplettende keurmeester meestal goed te zien (zie foto's), net als loszittende of afgebroken torenbouten. Bij luchtvering alert zijn op beschadigde koordlagen in de luchtveerbalgen."



Een scheur in een veerhand is goed te zien



Gebroken bladveren



Let op de afrolconus van veerbalgen



Gebroken veer die zelfs de band kan raken



Veer is van de veerschotel geschoten

# 10 Wie bedenkt die verkeersdrempels eigenlijk?

In Nederland geeft het CROW advies over de hoogte, vormgeving, aanleg, constructie en toepassing van verkeersdrempels. Het CROW is een onafhankelijke stichting en een kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

Verkeersdrempels worden vaak aangewezen als schuldigen als het gaat om gebroken veren. Maar dezelfde verkeersdrempels zijn volgens het CROW het meest doeltreffend om de verkeerssnelheid te beperken. Voor een optimaal effect en het voorkomen van klachten van weggebruikers moeten zij wel aan een aantal voorwaarden voldoen. Een correcte aanleg, goed onderhoud en de juiste afmetingen zijn daarbij van groot belang. De CROW-richtlijnen hebben overigens geen wettelijke status. Het CROW geeft alleen adviezen aan bijvoorbeeld de wegbeheerder. Vandaar ook dat bij klachten over een verkeersdrempel altijd de wegbeheerder, en dat zijn er talloze in Nederland, het aanspreekpunt is.



## Maximum snelheid

In het geval van verkeersdrempels laat het CROW weten dat zij altijd geschikt zouden moeten zijn voor de maximum snelheid die op dat betreffende weggedeelte geldt. Wie dus in een 30-kilometerzone met een constante snelheid van maximaal 30 kilometer over een correct aangelegde verkeersdrempel rijdt, moet dat zonder problemen kunnen doen. Ligt de voertuigsnelheid hoger, dan gaat dat sterk ten koste van het comfort, terwijl ook de techniek en met name de wielophanging, waaronder de vering van het voertuig, zwaarder belast wordt. Bij het CROW is niet bekend dat verkeersdrempels in Nederland de oorzaak zijn van een hoger dan normaal aantal gebroken veren.

Verkeersdrempels in het buitenland hebben overigens vaak een veel steilere oploophoek. Hierdoor is de verleiding om een verkeersdrempel met een te hoge snelheid te nemen, en daarmee ook de kans op mechanische schade, aanzienlijk kleiner.

# Hoe zit dat?

## Roestvorming van een as

Moet roestvorming van een as op dezelfde wijze worden beoordeeld als roestvorming bij een wielgeleidingselement?

### Antwoord

Nee. De beoordeling van roestvorming van assen is als volgt omschreven in artikel 5.\*.18 van de keuringseisen: "de assen mogen niet zodanig door corrosie zijn aangetast, dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht". Dat kan dus betekenen dat een as die door corrosie is aangetast, maar nog niet is doorgeroest, moet worden afgekeurd. Terwijl een as die op een plaats is doorgeroest, waardoor de sterkte ervan niet in gevaar wordt gebracht, mag worden goedgekeurd. Hierbij is dus geen concretere keuringseis aan te geven en komt het dus neer op uw technische kennis en inzicht. Een as mag tevens, in tegenstelling tot een wielgeleidingselement, worden gerepareerd als de reden van afkeuring te veel corrosie is geweest. Wel moet de as door deze reparatie zijn oorspronkelijke functie weer kunnen vervullen. Dit is van toepassing zowel bij APK1 als bij APK2.



## Vierwielgedreven auto remtest

Ik kan een vierwielgedreven auto met draaiende motor niet remmen op onze rollenremtestbank, omdat de visco-koppeling dan in werking is. Zonder draaiende motor en met het contact uit, kan ik wel remmen op de rollenremtestbank. Is dit toegestaan?

### Antwoord

Ja, dat is toegestaan.

Maar mocht op de rollenremtestbank blijken dat de remvertraging onvoldoende is, dan moet er alsnog een remproef op de weg worden gedaan met behulp van een zelfregistrerende remvertragingmeter.

Dit om te beoordelen of de remwerking met draaiende motor wel voldoende is. Vanzelfsprekend moet er een geldig certificaat aanwezig zijn.

## Extrapolatiedruk voor aanhangwagens

Waarom is per 1 april 2011 de extrapolatiedruk voor aanhangwagens vastgesteld op 6,5 bar? En waarom is dit niet meer de waarde die op de ALR-plaat staat vermeld?

### Antwoord

De belangrijkste redenen voor het hanteren van één waarde voor de extrapolatiedruk bij aanhangwagens met een twee leiding remsysteem is vereenvoudiging. Er ontstond soms verschil van mening over het juist interpreteren van ALR platen en het toepassen van de juiste extrapolatiedruk. Daarnaast moest er rekening worden gehouden met de voertuigsoort en de datum eerste toelating. Vooral bij ALR-platen waarbij de aslasten op de ALR-plaat afweken van de maximale aslasten in het kentekenregister ontstonden fouten. Wellicht was dit ook één van de redenen dat in de misser top 10 APK 1, de remwerking van aanhangwagens op de eerste plaats stond. Na overleg met de branche, waaronder de RAI vereniging en de platformcommissie van de ATC is besloten het vaststellen van de extrapolatiedruk te vereenvoudigen. De remwerking wordt hierdoor eenduidiger vastgesteld dan in het verleden en de procedure wordt erdoor vereenvoudigd.



1

## Registratie tellerstanden in 2012 verplicht

Vanaf 1 januari 2012 neemt de RDW de registratie van tellerstanden over van de stichting NAP. Vanaf die datum moeten alle RDW-erkende bedrijven verplicht tellerstanden registreren. Voor alle duidelijkheid: deze maatregel verandert niets aan de uitvoering van de APK door u als keurmeester. Bij het afmelden hoort het doorgeven al tot de vaste procedure. Wel kunt u met deze nieuwe regeling te maken krijgen bij uw werk als monteur.

De registratie van tellerstanden wordt namelijk bij veel handelingen verplicht. Denk daarbij aan inbouw van bijvoorbeeld een alcoholslot, wijziging van de tenaamstelling, opname in de bedrijfsvoorraad, import of export, einde leasecontract en onderhoud. Maar ook bij reparaties die een factuurbedrag van 150 euro (incl. btw) te boven gaan, moet de kilometerstand vermeld gaan worden. De RDW wil erkenninghouders daarbij goed helpen bij de registraties. De invoer van tellerstanden kan bijvoorbeeld via het garage-softwarestelsel, via de RDW-applicaties of via een (nieuwe) website van de RDW. Via de providers of de RDW wordt meer informatie verstrekt over de werking van het systeem.

De RDW neemt de registratie van tellerstanden op in de bestaande toezichtsystematiek. Dat betekent dat bij steekproeven en bedrijfsinspecties ook de registratie van tellerstanden gecontroleerd gaat worden.

Dit najaar komt de RDW met uitgebreidere informatie over de registratie van kilometerstanden.

## Sanctietoets heeft geen invloed op bevoegdheidstermijn

Als u een sanctie opgelegd krijgt van de RDW, kan het voorkomen dat u naast een blokkering voor een bepaalde tijd ook nog een sanctietoets moet doen bij IBKI. Het met goed gevolg afleggen van de sanctietoets is noodzakelijk om de door de RDW opgelegde blokkering, na afloop van de opgelegde tijd, te kunnen opheffen. Het resultaat van de sanctietoets heeft geen enkele invloed op uw bevoegdheidstermijn. Uw bevoegdheidstermijn kunt u alleen verlengen door het met goed gevolg afleggen van het gewone examen bevoegdheidsverlenging. Het kan dus voorkomen, afhankelijk van het moment van het krijgen van de sanctie, dat u vlak na het afleggen van een sanctietoets ook nog het gewone examen bevoegdheidsverlenging moet afleggen voor de verlenging van uw bevoegdheid.



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](http://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