



## Wijzigingen APK-regelgeving 4

Misser Top 10 → 6 Vergeten adviespunten → 7 Programma kwaliteit goed op stoom → 8

Verschil in remkrachten aan de wielen op één as → 11 Afvoer van uitlaatgassen → 12



## Op de foto: Michel van Gompel

### "We kunnen niks anders"

Michel van Gompel is letterlijk in het Eindhovense bedrijf van zijn vader Jan opgegroeid. Al 37 jaar is "Citroën-Specialist Jan van Gompel", zoals het bedrijf officieel heet, dan ook een bekende en vertrouwde naam bij de liefhebbers van het merk met de dubbele chevron. Met typische Brabantse humor en tongval legt vader Jan uit hoe het gekomen is: "De meeste monteurs waren en zijn een beetje bang van het merk. Ik vond het meteen juist leuk, technisch een beetje apart. Altijd anders dan andere merken. Inmiddels zijn we er allebei zo'n beetje mee vergroeid. En dan vooral de oudere modellen, nieuwe doen we niet. En tja, inmiddels kunnen we niks anders meer, zeg ik maar altijd." Michiel is ondertussen druk met een keuring. Samen met een tweede keurmeester worden gemiddeld 400 auto's per jaar afgemeld.

Daarnaast is het opvallend opgeruimde bedrijf één van de grootste Citroën demontagebedrijven van het land. Het is dan ook onderdelenspecialist voor veel klassieke modellen tot zo'n vijftig jaar terug. Michel zit nog steeds met zijn hoofd onder de motorkap en heeft nog net even tijd om met een Méhari te poseren. Vader Jan is er even bij gaan zitten. "Ach vraag het mij maar. Michel is nog zo druk. Wat wil je nog weten?" Eh, hoe lang Michel bijvoorbeeld al keurmeester is, misschien? "Twaalf jaar? Kan ook vijftien zijn hoor. Nee, zelf keur ik niet, dat laat ik aan de jongens over. Michel gaat de zaak toch overnemen. Oh, had ik al gezegd dat we steeds meer oudere Peugeots voor onderhoud en de APK binnen krijgen?" Nee, maar we nemen het nog graag even mee.

### Rectificatie

In het vorige nummer stond op pagina 10 een artikel over waarschuwinglampjes. Hierin is een punt weg gevallen bij het gedeelte over de "waarschuwinginrichting ABS".

Vanzelfsprekend moet deze inrichting goed functioneren bij alle personen- en bedrijfsauto's uitgerust met ABS. Tevens bij aanhangwagens indien deze in gebruik zijn genomen na 31-12-2000.

## Aanmelden examen bevoegdheidsverlenging

Sinds een aantal jaren kunt u de aanmelding voor het examen bevoegdheidsverlenging ook zelf via 'mijnIBKI' op de site [www.ibki.nl](http://www.ibki.nl) regelen. Dat gaat snel en eenvoudig, zeker met de volgende tips:

### 1. Bevoegdheidsverlenging APK lichte voertuigen

Zodra u zich heeft aangemeld in 'mijnIBKI', kunt u voor de bevoegdheid lichte voertuigen zelf de examenlocatie selecteren waar u het examen wilt afleggen. Door vervolgens op de knop 'zoeken' te drukken, krijgt u een overzicht van de examendata. U kunt dan de voor u geschiktste datum kiezen. Ziet u op de gekozen examenlocatie geen passende datum? Dan kunt u één van de andere examenlocaties selecteren. Door dan weer op de knop 'zoeken' te drukken, krijgt u een overzicht van de examendata van die examenlocatie. U zit namelijk niet 'vast' aan een bepaalde examenlocatie. De examenlocaties zijn: Best, Dordrecht, Nieuwegein, Zaandam en Zwolle.

### 2. Bevoegdheidsverlenging zware voertuigen

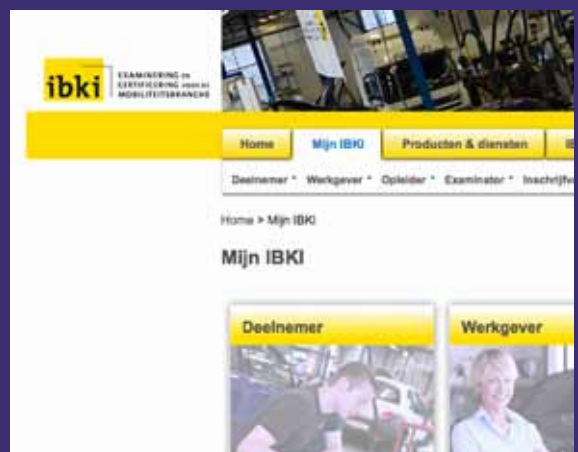
Voor de bevoegdheidsverlenging zware voertuigen kunt u alleen terecht op de examenlocatie Nieuwegein.

### 3. Relatienummer

Het gevraagde relatienummer is voor u als keurmeester ook uw pasnummer.

### 4. Snel bevoegdheidsverlenging doen

Op redelijk korte termijn het examen kunnen afleggen is nooit een probleem. Wilt u echter vooraf nog een training volgen, meldt u zich dan wel tijdig bij de opleider. Denk aan zo'n 5 tot 6 maanden voor de verloopdatum van uw bevoegdheid. Wanneer u te lang wacht met het aanmelden bij de opleider, kan de wachttijd voor een training vaak een struikelblok vormen om nog op tijd het examen te kunnen afleggen.





# RDW en de Europese APK voorstellen

**In de media is het regelmatig in het nieuws geweest. De Europese Commissie wil strengere APK-regels, minister Schultz van Haegen heeft 'ernstige bedenkingen'. De RDW volgt dit hele proces op de voet en speelt een adviserende rol.**

De RDW informeert en adviseert de minister over de wijze waarop het toezicht op en de uitvoering van de APK in Nederland wordt uitgevoerd. Ook aan ambtenaren van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Europese parlementsleden en leden van de Eerste en Tweede Kamer geeft de RDW informatie en advies over de APK.

De RDW heeft, gewapend met uitgebreide expertise en knowhow, in verschillende overleggen over de voorstellen van de Europese Commissie gesproken. Zo is de RDW aanwezig bij de raadsvergaderingen in Brussel waar de voorgestelde regelgeving wordt besproken. In Nederland vindt afstemming vooral plaats tussen het ministerie van IenM en de RDW.

## Achtergronden

Deze zomer publiceerde de Europese Commissie (EC) een voorstel voor Europese regelgeving met een vernieuwde opzet voor de APK. De EC heeft twee verordeningen, die ieder land verplicht moet invoeren, plus een richtlijn voorgesteld. De voorstellen van de Europese Commissie gaan behoorlijk ver. Zo is het de bedoeling dat extra categorieën voertuigen onder de APK-plicht gaan vallen. Ook de keuringsfrequentie, de werkplaatseisen en eisen aan apparatuur worden onder de loep genomen.

## Uitgebreid overleg

De voorstellen zijn eerst naar de Raad van Ministers en het Europees Parlement gegaan. Onze eigen Eerste en Tweede Kamer hebben de voorstellen mogen toetsen. Daarbij zet Nederland vooral vraagtekens bij het feit of het wel zaken betreft die Europees, in plaats van door de lidstaten zelf, geregeld moeten worden.

Er is vervolgens een uitgebreid traject van aanpassingen en beoordelingen gestart. Want niet alleen de Raad van ministers, ook de Raadswerkgroep 'landtransport' met ambtenaren uit 27 landen, een door het Europees Parlement benoemde rapporteur en de Transportraad komen met nieuwe voorstellen en aanpassingen.

Pas wanneer de Raad van Ministers en het Europees Parlement ieder afzonderlijk de (aangepaste) voorstellen hebben goedgekeurd, zullen ze in werking gezet worden. Wanneer dat is? Dat zal waarschijnlijk nog twee à drie jaar duren. Tijdens deze lange weg van Europees voorstel tot nationale regelgeving, kunt u er van verzekerd zijn dat de RDW het hele proces nauwgezet volgt en zorgt voor deskundige adviezen. Daarbij wordt de praktische uitvoering voor u als keurmeester niet uit het oog verloren. In het maartnummer hopen wij u meer te kunnen vertellen.



## 4

# Wijzigingen APK-regelgeving

Vanaf 1 januari 2013 wordt er een aantal wijzigingen doorgevoerd in de APK-regelgeving die voor u als APK-keurmeester natuurlijk van belang zijn. We gaan hier dieper in op enkele opvallende wijzigingen.

## Geluid meten bij een APK (Keuringseisen, artikel 5.2/3/5.11)

De Europese wetgeving schrijft voor dat er eisen in de APK moeten zijn opgenomen voor het maximale geluidsniveau van voertuigen. In artikel 5.\*.11 van de keuringseisen stond altijd al een eis ten aanzien van het maximale geluidsniveau genoemd, maar daar werd niet op gecontroleerd tijdens de APK. Vanaf 1 januari 2013 is de keuringsprocedure voor het geluidsniveau als volgt: "Auditieve controle. Indien toepasbaar, moet met een geluidsmeter klasse 1 vastgesteld worden of het geluidsniveau niet wordt overschreden." Er kan dus op dit aspect **alleen** worden afgekeurd wanneer er met een geluidsmeter (ook bekend als decibelmeter) klasse 1 gecontroleerd kan worden of het geluidsniveau niet te hoog is. Er moet bij een eventuele meting rekening gehouden worden met een aantal omgevingsfactoren, zoals vrije ruimte rondom het voertuig en de aanwezige omgevingsgeluiden. De wijze van keuren is voorgeschreven in de aanvullende permanente eisen. Let op: het is dus niet verplicht om een klasse 1 geluidsmeter aan te schaffen voor de APK.



## Roestvorming asbevestiging

(Aanvullende permanente eisen, artikel 15, lid 1 en 4 en artikel 25, lid 1 en 2)

Voor voertuigen met een volledig dragend chassis komt er een eis voor de maximale roestvorming van de asbevestiging. Net als voor de langsliggers van het chassis mag de dikteafname, door roestvorming, van het materiaal van de bevestiging niet meer dan 20% bedragen.



## Controlelampje lichten

(Keuringseisen, artikel 5.2/3.62, lid 1 en 2)

Sinds 1 april 2012 bestaat de eis dat er voor het branden van het grootlicht een controlelampje aanwezig moet zijn. Voor richtingaanwijzers en waarschuwingssknipperlichten moet er een controlelampje of een hoorbaar signaal aanwezig zijn. Zoals in de vorige APK-keurmeester al aangegeven werd, is in de nieuwe APK-regelgeving opgenomen dat deze eis alleen geldt voor voertuigen in gebruik genomen na 31 december 1997.



## Overberemming achteras

(Keuringseisen, artikel 5.2/3.38)

Sinds 1 januari 1995 bestaan er eisen voor de maximale remkrachten van een achteras. Afhankelijk van de plaats van de motor en aandrijving moet berekend worden of een achteras overberemd is. Deze eisen zijn gezien de huidige stand van de techniek en het gebruik van ABS/EBS bij personen- en lichte bedrijfsauto's inmiddels achterhaald. Op 1 januari 2013 vervallen daarom deze eisen. Daarmee vervalt ook de eis dat er een remproef op de weg moet worden gemaakt, indien daar aanleiding toe is, om op dit aspect te controleren.



## Naprofleren personenautobanden

(Keuringseisen, artikel 5.2.27, lid 5)

Het naprofleren (opsnijden) van autobanden van personenauto's is toegestaan, wanneer dit op de band staat aangegeven. Bij bedrijfsauto's kenden we dit al langer. Bij een gewone personenautoband zal deze vermelding op de band niet voorkomen. Dat kan echter wel voorkomen bij de banden van kampeer-auto's. Sinds enige jaren krijgen namelijk alle kampeer-auto's een kenteken voor een personenauto. Ook de kampeerauto's, met een ledige massa van meer dan 3.500 kilo, die onder de APK-1 categorie vallen. Bij deze 'zware' personenauto's kan het voorkomen dat er banden zijn gemonteerd die opgesneden zijn. Dat is toegestaan, mits dit op de band aangegeven staat en het naprofleren wel op de juiste wijze uitgevoerd is.



## Afkeurmelding en de eventuele steekproef hierop

(Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK, artikel 30, 3e lid onder f)

Het was al eerder mogelijk, maar vanaf 1 januari 2013 is het verplicht om bij een afkeurmelding naast de afkeurpunten ook de eventueel aanwezige reparatie-, advies- en reparatieadviespunten aan te geven in het afmeldscherm. Het is dan niet meer toegestaan dit op het APK-rapport te schrijven.

Tijdens de steekproef zal de steekproefcontroleur alle opgegeven punten, met uitzondering van de reparatiepunten, controleren.

Naast deze wijzigingen is er nog een aantal veranderingen die betrekking hebben op de volgende keuringseisen:

- Lijnmarkering aan de voorzijde van aanhangwagens, artikel 5.12.57, lid 1
- Extra zijrichtingaanwijzers toegestaan, artikel 5.2.57, lid 1 en 5.3.57, lid 1
- 60% regeling bij verlichting wordt verruimd, artikel 5.1a.4
- Tekst: "uitgerust met een brandstofdoseringssysteem dat de mengverhouding van lucht en brandstof voortdurend aanpast aan het zuurstofgehalte van de uitlaatgassen" vervalt, artikel 5.2.11, lid 7 en 5.3.11, lid 7.

## Aanvulling APK-boek

Het grootste deel van de wijzigingen in de APK-regelgeving is te vinden in de aanbiedingsbrief bij de aanvulling op het APK-boek. Deze wordt medio december verzonden. De nieuwe regelgeving is ook te downloaden op [www.rdw.nl](http://www.rdw.nl). U kunt er dus nu al naar kijken. Ook de "oude" regelgeving staat op de site.



# 6 Misser Top 10

De Misser Top 10 is altijd één van de meest populaire onderwerpen in de APK-keurmeester. De resultaten over 2012 vertonen veel overeenkomsten met die in voorgaande jaren. Inclusief hardnekkige blijvertjes als vergeten adviespunten en de remvertraging. Er is wel sprake van enkele opvallende verschuivingen.

## APK-2 missers

Hierbij valt de daling van de misser "Inrichting aanpassing dimlichtafstelling werkt niet goed" op. Deze misser stond in 2010 nog op de derde plaats met 4,1%, een jaar later was dat de vierde plaats en in 2012 is deze misser gezakt naar de tiende plaats met 2,3%.

Nieuw in de Top 10 is de misser afwijkende kilometerstand. Tijdens het afmelden van het voertuig moet de afgelezen tellerstand ingevoerd worden. De steekproefcontroleur controleert bij de steekproef of deze verplichting is nageleefd, waarbij een afwijking van maximaal 500 kilometer tussen de kilometerstand van het voertuig en het APK-rapport wordt geaccepteerd. In de praktijk blijkt het juist invoeren van de tellerstand toch regelmatig fout te gaan.

## APK-1 missers

Bij de APK-1 Misser Top 10 een opvallende nieuwe nummer één: "vergeten adviespunt". In 2010 stond deze misser nog op de vierde plaats met 3,0%, in 2011 nogmaals op de vierde plaats maar nu met 2,4%, en in 2012 staat deze misser op de eerste plaats, met maar liefst 4,6%. Op bladzijde 7 staat toegelicht welke vergeten adviespunten nu eigenlijk het vaakst voorkomen. Met enige afstand, op de 2e plaats, staat de misser "Remvertraging bedrijfsrem onvoldoende". Eerder stond deze misser op de eerste plaats met onvoldoende remwerking, waarbij de behaalde vertraging lag tussen 50% en 90% van de wettelijke vereiste vertraging. Er is sprake van enige verbetering bij dit punt want nu blijkt deze misser te bestaan uit onvoldoende remwerking waarbij de behaalde vertraging maximaal slechts 10% lager ligt dan de wettelijk vereiste remvertraging.

Misser Top 10		APK 2
1.	Vergeten adviespunt	11,6%
2.	Veer gebroken of ondeugdelijk	5,4%
3.	Stofhoes stuurinrichting beschadigd	3,7%
4.	Remslang licht beschadigd, wapeningsmateriaal zichtbaar	2,9%
5.	Verplichte verlichting werkt niet goed m.u.v. remlicht/richtingaanwijzers	2,8%
6.	Verschil in remwerking te groot, maar minder dan 50%	2,7%
7.	Band licht beschadigd	2,7%
8.	Stofhoes fuseekogel beschadigd	2,4%
9.	Kilometerstand wijkt meer dan 500 km af	2,4%
10.	Inrichting aanpassing dimlichtafstelling werkt niet goed	2,3%

Misser Top 10		APK 1
1.	Vergeten adviespunt	4,6%
2.	Remvertraging bedrijfsrem aanhangwagen onvoldoende (tussen 90% en 100% van de wettelijke vertraging)	3,9%
3.	Band aanhangwagen licht beschadigd	2,5%
4.	Band bedrijfsauto licht beschadigd	2,3%
5.	Geringe lucht lekkage reminrichting bedrijfsauto	2,3%
6.	Druk voorraad-/commandoleiding wijkt meer dan 0,5 bar af	2,3%
7.	Verschil in remwerking op één as aanhangwagen te groot, maar minder dan 50%	2,2%
8.	Gegevens kentekenregister bedrijfsauto wijken af ten opzichte van het voertuig	1,7%
9.	Loadindex band bedrijfsauto kleiner dan maximale aslast	1,4%
10.	Remslang aanhangwagen licht beschadigd	1,3%



# Vergeeten adviespunten

Alle vergeten adviespunten, ongeacht welk adviespunt het was, werden tot voor kort onder één misser 'vergeeten adviespunt' geregistreerd. Hierdoor was het achteraf moeilijk na te gaan welk adviespunt nu het vaakst werd vergeten. En dat is nu precies informatie die voor keurmeesters interessant is. Vanaf 1 april van dit jaar is de RDW mede daarom gestart met het registreren van de afzonderlijke vergeten adviespunten.

## Toelichting tabel

Opvallend is dat de volgorde van de eerste vier punten bij APK-1 en APK-2 hetzelfde is. Een veel voorkomend vergeten adviespunt bij APK-2 was en is al jaren AC1 "Band aanwezig met profieldiepte van 1,6 mm tot en met 2,5 mm". Nu de verplichting van het opgeven van AC1 bij APK-1 ingevoerd is, staat ook dit punt hier op nummer één. De controle van de profieldiepte van banden, en indien van toepassing het opgeven van het adviespunt AC1, is dus een verbeterpunt voor zowel APK-1 als APK-2 keurmeesters.

## APK-2 vergeten adviespunten

1.	Vergeeten AC1: Band aanwezig met een profieldiepte van 1,6 t/m 2,5 mm	3,3%
2.	Vergeeten AC4: Stuur-/ fuseekogel gelijk of kleiner dan 1,0 mm speling	2,2%
3.	Vergeeten AC5: Mechanisch deel van het remsysteem vertoont slijtage	0,9%
4.	Vergeeten AC3: Roestschade aanwezig van 1,5 t/m 2E of meer dan 15% dikteafname	0,5%
5.	Vergeeten AC2: Schokdemper aanwezig die lekkage vertoont	0,1%

## APK-1 vergeten adviespunten

1.	Vergeeten AC1: Band aanwezig met een profieldiepte van 1,6 t/m 2,5 mm	1,9%
2.	Vergeeten AC4: Stuur-/ fuseekogel gelijk of kleiner dan 1,0 mm speling	0,7%
3.	Vergeeten AC5: Mechanisch deel van het remsysteem vertoont slijtage	0,2%
4.	Vergeeten AC3: Roestschade aanwezig van 1,5 t/m 2E of meer dan 15% dikteafname	0,1%

Overzicht per APK-erkenningsvorm over 6 maanden gerekend vanaf april 2012



## 8

# Programma kwaliteit goed op stoom

In juni dit jaar berichtten wij over de start van het "Programma Kwaliteit APK". Een verbeteringslag waarbij het hoofddoel is om het afkeurpercentage bij steekproeven verder omlaag te krijgen. Het eerste resultaat is in oktober al gerealiseerd. Het raadpleegscherm werd die maand uitgebreid met informatie over de meest voorkomende afkeerpunten. Eind dit jaar brengen de werkgroepen hun adviezen uit.

Het kwaliteitsprogramma is opgesplitst in vier werkgroepen: Toezicht, Toetsen en examens, Informatievoorziening en Opleiden. Iedere werkgroep brengt een advies uit aan de Stichting Overlegorgaan APK. En dan geen metersdik rapport, maar een werkbaar advies dat gedragen wordt door zowel de RDW als de branche.



**Jan Noodelijk (IBKI)**  
werkgroep Toetsen

## "De keurmeester is heel belangrijk"

Jan Noodelijk (IBKI) van de werkgroep Toetsen: "Alle branchepartijen vinden het belangrijk dat we in Nederland een robuust APK-systeem hebben dat ook in Europa als uitstekend bekend staat. De keurmeester is hierbij heel belangrijk, want hij voert de APK's ten slotte uit. Keurmeesters moeten daarom voldoende kennis en inzicht hebben. Om dat vast te stellen zijn examens noodzakelijk. Continu proberen we daarbij de balans te vinden: niet te moeilijk, maar zeker ook niet te makkelijk. De huidige examens zijn in 2000 gewijzigd qua opzet, omdat de overheid bepaalde dat opleiden en examineren strikt gescheiden moest worden. Het slagingspercentage zakte direct van 96% naar 80%. Het gevolg was dat opleiders, maar ook keurmeesters zich meer gingen inzetten om de stof beter te beheersen en nu zitten we weer rond het slagingspercentage van 96%. Op dit moment slaag je redelijk eenvoudig voor het examen. Gemiddeld een 6 is al voldoende. We zouden graag zien dat dit een 6 per onderwerp wordt. Want zeg nu zelf: Het is toch vreemd dat een keurmeester die voor verlichting een 8 heeft gehaald, maar voor de remmen een 4, toch gewoon slaagt."



**Achiel Fermans**  
voorzitter van het  
APK-platform van ATC

## "In alle werkgroepen"

Achiel Fermans, voorzitter van het APK-platform van ATC, is iets voorzichtiger in zijn uitspraken. Hij is wel enthousiast over de samenwerking. "We zijn met ATC in alle werkgroepen vertegenwoordigd en dus volledig op de hoogte van alle ontwikkelingen die er in de verschillende werkgroepen zijn. We vinden het programma belangrijk, omdat het over 'zware' onderwerpen gaat waar voor keurmeesters veel van afhangt. Toch loopt het op enkele punten iets stroever dan ik verwacht had. Wellicht speelt het een rol dat ik zelf ook als ondernemer in de onderhandelingen sta. Je merkt dan toch dat er dan ook andere belangen meespelen. Maar dat laat onverlet dat ik over de samenwerking zeer te spreken ben. Die is met de RDW uitstekend. We kunnen altijd een beroep op ze doen en de mensen daar zijn altijd bereid om tot in detail zaken uit te leggen. Het blijft in mijn optiek een beetje spannend of we het allemaal op tijd gaan halen, maar ik heb er wel goede hoop op."





**Gijs Bosman**  
BOVAG

## “Missers terugbrengen”

Gijs Bosman (BOVAG) is te spreken over de voortgang van de werkgroep Informatievoorziening waar hij aan deelneemt. “Al valt mijn inbreng eigenlijk onder alle vier de werkgroepen”, verduidelijkt hij. “Centraal staat dat we het aantal missers en daarmee het afkeurpercentage bij steekproeven terug willen brengen. Op een werkbare manier die ook door de keurmeester en de branche zelf breed gedragen wordt. Alleen met een mooie voorkant zijn we er niet. De praktijkmensen aan de achterkant zijn heel belangrijk in dit proces. De samenwerking tussen de werkgroepen is uitstekend. Het plezierige is dat we allemaal niet puur vanuit de theorie werken, maar ook denken we steeds na of de APK er daadwerkelijk op vooruit gaat. Kijk, onze APK is natuurlijk uniek omdat keuren en repareren op hetzelfde adres kan plaats vinden. Maar dat houdt ook in dat, laat ik ze zo maar even noemen, ‘slechte’ keurmeesters de kwaliteit en (het Europees) aanzien van onze APK omlaag kunnen halen. En daar lijden de goede onder. Wij kijken naar alle fasen van het proces: te beginnen bij opleiding en examinering van keurmeesters tot aan bevoegdheidsverlenging en de feitelijke keuringen. Praktijkervaring moet bijvoorbeeld meetellen bij het examen. Juist die kennis moeten en mogen we niet verloren laten gaan door simpelweg de toelatingseisen voor het examen te verzwaren. Terugkoppelen van keuringsgegevens, zoals veel voorkomende afkeerpunten aan de keurmeesters en dynamisch toezicht door de RDW zijn andere speerpunten waarover we advies geven.”



**Geert Konings**  
RDW

## “Met vertrouwen tegemoet”

Ook Geert Konings (RDW), betrokken bij de werkgroep Toetsen en examens en de werkgroep Toezicht ziet de deadline voor de adviezen met vertrouwen tegemoet. “We hebben al een tussentijdse rapportage afgeleverd. Ik zie dan ook geen problemen om op de afgesproken datum met een goed doortimmerd advies te komen. Zonder op de details in te gaan, kan ik wel al zeggen dat het principe van cusum niet verandert. Wel zoeken we naar een betere steekproeftoewijzing. Waarbij nog meer gekeken gaat worden naar de prestaties van keurmeesters en erkenninghouders. Dat klinkt heel logisch en eenvoudig, maar de praktijk is heel wat weerbarstiger. Verder vinden we dat het cusumsysteem helder aan de keurmeesters uitgelegd moet worden, zonder dat we in allerlei details verzanden. Vooral het gegeven dat het om een eerlijke en transparante methode gaat, moeten we aan de keurmeesters overbrengen.”



Contact met steekproefcontroleur is en blijft belangrijk



# Bepalen remvertraging bedrijfsrem

**Sinds 2007 verzorgt een rekenprogramma in de rollenremmenbank het extrapoleren van de vastgestelde remkrachten naar vollast. U hoeft alleen nog vooraf de juiste voertuiggegevens in te voeren.**

Bij de APK-wijzingen van april 2011 (zie artikel 65 Aanvullende permanente eisen) is dat zelfs eenvoudiger geworden, want nu gebruiken we standaard bij alle aanhangwagens (dus ook opleggers) voor elke as 6,5 bar als extrapolatiedruk. Bij bedrijfsauto's is dat standaard 7,0 bar of er moeten gegevens beschikbaar zijn dat dit hoger is.

**"Ondanks deze vereenvoudigingen staat een onvoldoende remvertraging van de bedrijfsrem bij aanhangwagens nog steeds hoog in de misser top tien."**

De remmenbank rekent de remkrachten bij vollast uit (de extrapolatie) maar geeft ook al aan welke remvertraging er dan gehaald wordt en of dat goedkeur of afkeur is. Toch moet u voorzichtig zijn. U blijft als keurmeester altijd verantwoordelijk voor het bepalen of de remvertraging van het voertuig wel of niet voldoende is voor goedkeur.

**Om tot een juiste beoordeling te kunnen komen, is het van belang dat u:**

- Goed controleert of de waarden die u invoert in de remmenbank voor het voertuig correct zijn (aslasten, extrapolatiedruk etc.);
- Voor een goede meting doorremt tot afslag;
- Kijkt of de remvertraging die op de print wordt aangegeven, passend is voor het geteste voertuig wat betreft datum in gebruik name.

Is de behaalde remvertraging te laag dan ook nog kijken naar de drukfactor. Wellicht dat u nog aslastsimulatie moet toepassen bij het voertuig.

Om de missers op dit punt te verminderen, is dus met name nauwkeurig werken van belang. Let er ook op dat de minimum vereiste remvertraging voor voertuigen die in gebruik zijn genomen na 31 december 2011 verhoogd is. Weet u zeker dat het rekenprogramma van uw remmenbank daar ook rekening mee houdt? Vandaar het advies niet blind te varen op de melding op de print 'de remwerking is voldoende', maar altijd zelf te beslissen of de aangegeven remvertraging voor het voertuig wel of niet voldoende is.

Het is bij de steekproef niet toegestaan de remmen te conditioneren (warmrijden) indien de remvertraging onvoldoende is. Test zelf de remmen dus ook altijd 'in koude toestand' om een juist beeld te krijgen.

# Verskil in remkrachten aan de wielen op één as

1

1

Een te groot verschil in remkrachten links en rechts van de bedrijfsrem op één as is een punt dat hoog in de Misser Top Tien staat. Dat moet beter kunnen, want er geldt voor alle assen nog maar één waarde voor het maximum verschil tussen links en rechts, namelijk 30%.

Voor aanhangwagens en bedrijfsauto's APK-1 wordt het verschil voor elke as al op de print van de remmenbank getoond. Daar kunt u dus zonder te rekenen zelf al zien of het remkrachtverschil op elke as binnen de norm valt.

In de Regelgeving APK staat hierover: 'Op een rollenremtestbank mag het verschil in remkrachten aan de wielen op één as niet meer bedragen dan 30% van de hoogst gemeten remkracht, waarbij de wielen niet blokkeren'.

Er zijn twee manieren om te bepalen of een remkrachtverschil tussen linker en rechter wiel voor de APK akkoord is:

1. Aan de hand van de aangegeven remkrachten zelf uitrekenen hoeveel het verschil werkelijk is en vervolgens kijken of dit minder dan 30% is.
2. U kijkt hoeveel 30% van de hoogst gemeten remkracht is en beoordeelt vervolgens of het verschil dat aanwezig is lager is. Dit is soms de handigste methode.

**Voorbeeld van de twee manieren om te bepalen of een remkrachtverschil akkoord is:**

De remmenbank geeft een maximale remkracht aan van: Links 2200 N en rechts 1800 N remkracht (net voor blokkeren).

1. Het verschil is dus 400 N. Uitgaan van de hoogste waarde van 2200 N is 400 N dus  $(400:2200 \times 100\%) = 18,2\%$  verschil. Dit is kleiner dan 30% en dat betekent dus goedkeur.
2. Maximaal verschil mag zijn 30% van hoogste waarde. Hoogste waarde is 2200 N. 30% is  $(0,3 \times 2200 = ) 660$  N. Hier 400 N verschil. Dit is kleiner dan 660 N (dus ook kleiner dan 30%) en dus goedkeur.





## 1

# Afvoer van uitlaatgassen

## 2

In de vorige uitgave van de APK-keurmeester heeft u over het gebruik van een opzetroefilter kunnen lezen. Hierin werd het belang van het gebruik ervan nog eens benadrukt. Voor uw gezondheid is het op de juiste wijze afvoeren van uitlaatgassen namelijk van groot belang en dat geldt zeker niet alleen bij het keuren van dieselloertuigen.

Tijdens de roetmeting is de verplichte mechanische afzuiging vanzelfsprekend geworden. Bij de uitlaatgasmeting van een benzinemotor is dat anders. Uit de praktijk blijkt dat de steekproefcontroleurs nog regelmatig situaties tegenkomen waarbij de meting wordt uitgevoerd zonder dat de uitlaatgassen afgevoerd worden.

In de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK staat daarover het volgende: "In de keuringsruimte bestemd voor het keuren van motorrijtuigen met een verbrandingsmotor met een elektrische ontsteking, is een voorziening aanwezig waarmee uitlaatgassen direct door een daartoe bestemde opening naar buiten kunnen worden gevoerd."

Hierbij is een slang vanaf de uitlaat tot een daarvoor bestemde opening, zonder mechanische afzuiging, al voldoende. Uiteraard kan en mag ook de afzuiging van de roetmeter hiervoor gebruikt worden. We kunnen niet sterk genoeg benadrukken hoe belangrijk deze maatregel voor de gezondheid is. Voorkom zoveel mogelijk risico en gebruik de uitlaatgasafvoer altijd.



## GEEN REMMENTESTBANK, GEEN KEURING

Vanaf 1 mei 2014 is een gecertificeerde remmentestbank nodig om APK-2 te mogen keuren. Nog 2400 erkenninghouders beschikken niet over zo'n bank. Behoort u bij die groep, onderneem dan actie.

0 0 0 2 4 0 0



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-pincodes 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, Annet Delfgaauw en Target Press**  
Design **ping-pong Design**

Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Niets uit deze uitgave mag zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de RDW in enige vorm worden overgenomen, veeleenvoudigd en/of openbaar worden gemaakt. Voor de precieze keuringseisen verwijzen wij u naar de Regeling APK. APK-keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:



EXAMINERING EN  
CERTIFICERING VOOR DE  
MOBILITEITSBRANCHE