



APK keurmeester

Dit is een uitgave van de RDW

Nummer 60 → maart 2013

Programma kwaliteit APK

4

Nieuwe website RDW.nl → 2 EOBD-controle: De stand van zaken → 6 "Booskijker" bevestiging → 7

Kampeerwagens → 8 Bij twijfel, KIT bellen → 9 Hoe zit dat? → 10 Vragen over de trekhaak → 12



Op de foto: Henrie Jansen

"Bijdragen aan veiligheid is altijd mooi werk"

Ze bestaan. Sterker nog, de belangstelling ervoor groeit: kleine eenmansgaragebedrijven. Waar de baas zelf sleutelt en een goed advies nog gratis is. Autoservicebedrijf H. Jansen in Arnhem is daar een schoolvoorbeeld van.

"Hoe lang ik nu in de zaak zit?" Henrie Jansen (42) moet er nog best lang over nadenken. "Dit is een echt familiebedrijf. Mijn vader is er 42 jaar geleden mee begonnen en ik denk dat ik nu achttien jaar geleden de zaak voortgezet heb. We zitten hier aan de rand van een woonwijk en ik krijg dan ook auto's binnen van vier tot veertig jaar oud." Geen verkoop van occasions? "Nee, alsjeblieft, zeg. Dit is een puur onderhoudsbedrijf. Wanneer iemand een auto wil kopen stuur ik ze graag door, maar zelf begin ik er niet aan."

De gevolgen van de crisis zijn echter ook bij een klein bedrijf als dit merkbaar: "Ik doe zo'n 400 tot 500 APK's per jaar. Dan ervaar je toch wel dat je meer, ik noem dat "op het randje" moet keuren. Je merkt dan dat alleen het hoogst noodzakelijk onderhoud wordt uitgevoerd en dat alles ook nog eens zo goedkoop mogelijk moet. Dat gebeurt dan door beurten over te slaan en de gevolgen daarvan zie je bij een APK naar voren komen. Ik zie dat in de toekomst nog verergeren."

"Je merkt nu echt dat iedere euro maar één keer uitgegeven kan worden. Maar dat alles neemt niet weg dat ik graag keur. Het is toch een belangrijke en zinvolle bijdrage aan de veiligheid en dat maakt het mooi werk." Is vader Jansen overigens helemaal uit de zaak? "Zeker niet", lacht Henrie. "De tweede tak van ons bedrijf is een afsleepdienst voor vrachtwagens die met pech staan." Daar worden trouwens wel twee heel bijzondere trucks voor gebruikt: een Scania 110 uit 1975 die op de omslag staat, met nog geen vier ton op de teller die vooral in de regio wordt gebruikt. De andere is een Scania 142H van 1982, beiden al jaren in de familie. "Met de grote Scania heeft mijn vader heel wat landen gezien", lacht Henrie. "In Europa, maar ook ver daar buiten. Nog vrijwel iedere dag rijdt hij met de 142H, vandaar dat er ook al 1,8 miljoen kilometer op staat. Hij zou hem trouwens nog graag op twee miljoen willen zetten."

Nieuwe website RDW.nl

Rond de verschijningsdatum van deze APK-keurmeester krijgt de RDW een nieuwe website. De website is klantvriendelijker geworden. In de ontwikkeling is rekening gehouden met de wensen van de klanten van de RDW en de verschillende eisen die er zijn op het gebied van toegankelijkheid van websites.



Wat is er veranderd?

- Informatie voor zowel de voertuigbranche als beroepsvervoerders is voortaan te vinden onder het tabblad 'zakelijk'. Daarop is bij het onderwerp 'APK' informatie voor APK-Keurmeesters te vinden.
- RDW.nl verandert naar een dienstverleningskanaal. Op de nieuwe website nemen de digitale diensten een prominente plaats in. U zult in de toekomst steeds meer diensten digitaal kunnen afnemen via RDW.nl.
- Wanneer u rdw.nl bezoekt komt u wellicht via een zoekmachine op de website terecht. Dit betekent dat u 'midden in' de website terecht komt, in plaats van via de navigatie vanaf de homepage bij een tekst uit komt. Pagina's zijn daarom zo geschreven dat ze op zichzelf te lezen zijn. Daarnaast is informatie completer en is de zoekfunctie verbeterd.

Hoe staat het met de Europese APK plannen

In de APK-keurmeester van december 2012 sloten we het artikel "RDW en de Europese APK voorstellen" af met de tekst; In het maartnummer hopen wij u meer te kunnen vertellen. Helaas staat de berichtgeving rond de invoering van een gemoderniseerde Europese APK op dit moment even op een laag pitje. Er wordt nog stevig aan de verschillende plannen gesleuteld en de procedures rond het uitwerken en indienen daarvan zijn in volle gang. Op dit moment worden de plannen in het Europese Parlement behandeld. Dat houdt in dat er nu niets concreets te melden is, omdat er nog veel kan veranderen. Natuurlijk houden we u op de hoogte zodra er echt nieuws te melden is.

Geen gecertificeerde bank? Niet keuren vanaf 1 mei 2014

Zonder gecertificeerde remmentestbank is het niet mogelijk om vanaf 1 mei 2014 een APK 2 te mogen uitvoeren. Desondanks lijkt de branche een tikkeltje laconiek met dat feit om te gaan. Het lijkt wel alsof men denkt dat het allemaal zo'n vaart niet zal lopen. Onderschat de branche dit nieuwe voorschrift?

"Ik ben bang van wel", stelt manager APK-Procesondersteuning Henk Bussink. "De cijfers spreken hierbij voor zichzelf. Daaruit blijkt namelijk dat in het eerste kwartaal van 2013, 2.205 erkenninghouders nog niet over een gecertificeerde remmentestbank beschikt." Bij de APK 1 is de verplichte aanwezigheid van een gecertificeerde remmentestbank al jaren voorschrift. Voor de APK 2 gaat dat dus vanaf 1 mei 2014 van kracht worden.

Waarom blijft de branche achter met het plaatsen van deze remmentestbanken, is daar een specifieke reden voor? Bussink: "Zonder nu meteen met een beschuldigende vinger te wijzen, lijkt het er op dat men hier te gemakkelijk over denkt. De invoerdatum ligt op 1 mei 2014 en dat lijkt op het eerste gezicht nog heel ver weg. Er wordt vergeten dat degenen die de plaatsing op het laatste moment laten aankomen, wel eens geconfronteerd kunnen worden met lange wachttijden en dan gaan ze de boot missen. De plaatsing van een remmentestbank betekent echt wel wat werk en dan zou het zomaar kunnen voorkomen dat de remmentestbank niet op tijd inzetbaar is. Want dat is wel een feit: wanneer erkenninghouders vanaf 1 mei 2014 niet over een goedgekeurde, gecertificeerde remmentestbank beschikken mag er dus niet gekeurd worden."

Het rekensommetje is eenvoudig, maar levert wel een onthutsend resultaat op. Reken even mee: de periode maart 2013 tot mei 2014 telt 14 maanden. Met de huidige aantallen betekent dit dat er nu dus al gemiddeld 8 remmenbanken per dag geplaatst moeten worden. Hoe langer de plaatsing dus uitgesteld wordt, hoe hoger dit aantal te plaatsen remmenbanken per dag dus wordt.

Is de branche wel op de hoogte van deze nieuwe regel? "De RDW is in mei 2009 begonnen met communiceren hierover. Dit betekent een overgangstermijn van maar liefst vijf jaar. Daarnaast letten onze bedrijfsinspecteurs er bij iedere schouwing scherp op", legt Henk Bussink uit. "Is er nog geen gecertificeerde remmentestbank aanwezig dan laat de inspecteur dat aan de erkenninghouder weten en het wordt ook nog eens in het rapport opgenomen. Verder hebben we er regelmatig hier en in andere RDW-publicaties op gewezen. Kortom, het is vrijwel onmogelijk dat een erkenninghouder niet weet dat deze verplichting er aan komt. Mijn advies is dan ook om alle raad en waarschuwingen ter harte te nemen en er op tijd voor zorgen dat die gecertificeerde remmentestbank aanwezig is."



manager APK-Procesondersteuning Henk Bussink, RDW

GEEN REMMENTESTBANK, GEEN KEURING

Vanaf 1 mei 2014 is een gecertificeerde remmentestbank nodig om APK-2 te mogen keuren. Nog 2205 erkenninghouders beschikken niet over zo'n bank. Behoort u bij die groep, onderneem dan actie.

0 0 0 2 2 0 5



Voortgang programma kwaliteit APK

Vorig jaar is het programma kwaliteit APK opgestart. Samen met enkele brancheverenigingen ontwikkelt de RDW verbeteringen voor de APK. Vier werkgroepen (Toezicht, Informatievoorziening, Examens/Toetsen en Opleiden) hebben daarvoor in februari hun adviezen voorgelegd aan SO-APK.

Voorzitter Boudewijn Hamel van Stichting Overlegorgaan APK kijkt terug op een geslaagde bijeenkomst. "De adviezen liggen op tafel, aan de definitieve uitwerking daarvan wordt nu gewerkt. Een aantal zaken is echter al gerealiseerd. Ik noem bijvoorbeeld het HAPS-project waarbinnen informatie wordt teruggesluisd naar de branche. Dat is op de werkvloer goed ontvangen. Met HAPS is het mogelijk om snel de meest voorkomende afkeerpunten van een bepaald voertuig op te vragen en dat wordt ervaren als een handig hulpmiddel bij de APK."

"Een belangrijke wijziging die nu al ingevoerd gaat worden is de beëindiging van de mogelijkheid om via een intredetoets aan het APK-keurmeesterexamen deel te mogen nemen (zie kader hiernaast). Verder verdwijnt ook het examen zware

aanhangwagens. Deze wijzigingen hebben als doel het algemene kennisniveau op een hoger plan te brengen. Uit onderzoek blijkt dat hoger opgeleide keurmeesters, en we hebben het dan over het diploma eerste autotechnicus, in de praktijk betere resultaten realiseren."

Communicatie belangrijk

"Er liggen adviezen op tafel om het aantal examenvragen bij de bevoegdheidsverlening, de omvang van de vragenbank dus, verder uit te breiden en de inhoud en procedures aan te passen. Dit zijn enkele onderwerpen waar de kandidaten op termijn mee te maken zullen krijgen", vervolgt Hamel. "Een belangrijk onderdeel van het programma vormt ook de realisatie van een digitaal APK-handboek. Dat gaat een stuk verder dan alleen makkelijk opvraagbare digitale regelgeving. Denk aan instructie-filmpjes, foto's met praktijkvoorbeelden, handige tips bij de APK en dergelijke. Maar ook een APK-keurmeesterportal op internet en het sneller en beter informeren van keurmeesters staan op het programma."

"Betere informatie staat ook centraal bij het voorstel om regelmatig seminars te organiseren voor partijen die zich



toeleggen op het opleiden van de keurmeesters. Verder ligt er het advies dat er een programmabreed communicatieplan opgesteld moet worden, waarbij per verbetering of verandering zo optimaal mogelijk met de belanghebbenden gecommuniceerd wordt. Dan nog wat betreft het toezicht; op dit moment wordt de huidige steekproeftoewijzing en het cusumsysteem opnieuw geanalyseerd. Wanneer dit afgerond is, wordt daarover een adviesrapport opgesteld."

Vervolg

De vraag is natuurlijk wat het vervolg van dit overleg in SO-APK is en wanneer de keurmeester daar wat van gaat merken. "De eerste resultaten zijn er zoals gezegd al", stelt Hamel. "De realisatie van de eerste adviezen gaat al op 1 januari 2014 in. Op die datum moeten ook alle overige adviezen afgerond zijn. In de loop van de tijd worden die adviezen besproken in SO-APK. De RDW heeft vervolgens de taak om er op toe te zien dat de adviezen ook uitgevoerd gaan worden."

Op de foto van links naar rechts: Ruben Willems EVO, Henk Bussink RDW, Gijs Bosman BOVAG, Geert Konings RDW, Carolina Kalkman RDW, Ambro Smit TLN, Anton van der Heijden RDW, Jan Noodelijk IBKI, René Laborius RDW, Boelo Schuurman ATC, Jan Jacob Dolleman KNAC, Esme Houtman RDW, Frenk Twiss ANWB, Con van Zandvoort ATC, Jim Schouten IBKI, Ruud Spuijbroek VACO, Hens Peeters Weem RDW, Henk van Woerden DEKRA, Boudewijn Hamel voorzitter SO-APK, Bert de Boer FEHAC, Henk Baarbé Ministerie I&M, Richard Hoogendoorn TRTA, Eugène Moerkerk RAI
Vereniging Niet op foto, wel lid van SO-APK: Sander van de Pas Ministerie I&M, Tom van Steijn FOCWA, Ferry Smith ANWB, Kees Pereboom, Rai Vereniging

Wijziging instroommogelijkheden APK-keurmeester per 1 januari 2014

Vanaf 1 januari 2014 kunt u alleen keurmeester worden als u:

1. ten minste een diploma MBO niveau 3 heeft of
2. een ervaringscertificaat (EVC) heeft, (afgegeven door een erkende EVC-aanbieder en gebaseerd op een proeve van bekwaamheid) dat uitwijst dat u op niveau 3 functioneert

Vanaf 1 januari 2014 is het niet meer mogelijk om:

- de intredetoets APK1 af te leggen
- de intredetoets APK2 af te leggen
- het examen APK-keurmeester zware aanhangwagens af te leggen

Dit houdt in dat het in 2013 nog mogelijk is deze intredetoetsen en het examen keurmeester zware aanhangwagens af te leggen, mits de kandidaat zich vóór 1 juli 2013 daarvoor bij het IBKI heeft ingeschreven. De laatste mogelijke datum om de intredetoets of het examen keurmeester zware aanhangwagens af te leggen is de eerste week van december 2013. Bent u al keurmeester van zware aanhangwagens, dan kunt u uw bevoegdheid op de bekende wijze verlengen.

EOBD-controle: de stand van zaken

In april is het een jaar geleden dat de EOBD-controle opgenomen is in de APK-regelgeving. Tijd om een tussenbalans op te maken. Wat zijn de resultaten en hoe verloopt de controle in de praktijk?

Zoals dat bijna bij iedere verandering het geval is, zorgde ook de invoering van de EOBD-controle voor de nodige weerstand. "Er moet weer apparatuur aangeschaft worden" en "hoe moet ik nou van elke auto weten waar de EOBD-connector zit?" waren veel gehoorde opmerkingen. Maar ook "ben ik eindelijk gewend aan de roetmeting, komen ze weer met iets nieuws" en "zo'n kastje om de boel te controleren, allemaal elektronica. Daar heb ik niet zo veel mee", waren bezwaren van kritische keurmeesters die weinig enthousiasme voor deze controle konden opbrengen.

Inmiddels zijn die geluiden verstomd en zijn, nu we een jaar verder zijn, ook de felste critici gewend geraakt aan deze aangepaste methode van keuren. Wat niet wegneemt dat er rond de EOBD-controle nog steeds onderwerpen zijn die scherp in de gaten moeten worden gehouden. We noemen de belangrijkste.

Apparatuur

In de Regeling Erkenning en keuringsbevoegdheid APK staat in artikel 13 vermeld welke eisen gesteld worden aan een EOBD-uitleesapparaat, ofwel scantool. Toch zijn er vooral bij de voorgeschreven protocollen en de verplichte Nederlandstalige handleiding afwijkingen geconstateerd. Het is namelijk gebleken dat niet alle uitleesapparaten, alle voorgeschreven protocollen (volledig) ondersteunen. Soms herkent de scantool wel het in de auto aanwezige protocol, maar wordt bijvoorbeeld aangegeven dat de readiness-test niet kan worden weergegeven. Dat levert soms ook een merkwaaardige melding in het scherm op als 'Geen ondersteunde systemen aanwezig'.

Verder blijkt dat niet bij ieder uitleesapparaat een Nederlandstalige handleiding meegeleverd wordt waarin de codes verklaard worden. In de handleiding zou onder meer moeten staan in welk scherm van de scantool de verplichte modus 03 kan worden uitgelezen. Ook wordt de readiness-test op verschillende manieren weergegeven. Bij het ene scantool kan een 0 betekenen dat een systeem "niet ondersteund" wordt. Bij een andere scantool kan dat echter weer inhouden dat een systeem "niet aanwezig" is.

Het advies is om nogmaals te controleren of uw uitleesapparaat voldoet aan alle gestelde eisen en indien dat niet het geval is, contact op te nemen met de leverancier van de scantool.

Wel of geen communicatie?

Vanuit de keuringseisen wordt u doorverwezen naar artikel 45a van de Aanvullende permanente eisen. Hierin staat genoemd dat paragraaf 3, Emissiegerelateerd diagnostisch boordsysteem (EOBD) van toepassing is "voor zover communicatie tussen het uitleesapparaat en het voertuig mogelijk is".

Maar wat wordt nu precies verstaan onder communicatie? Er is sprake van communicatie wanneer een boodschap van een zender ontvangen wordt door de geadresseerde of ontvanger. Bij de EOBD-controle is er sprake van communicatie wanneer de scantool de door het voertuig uitgezonden signalen ontvangt en herkent. Met andere woorden: de scantool herkent het in de auto aanwezige protocol en kan gegevens vanuit het EOBD-systeem van het voertuig tonen in het display. Wanneer dit het geval is, zullen alle controles zoals genoemd in paragraaf 3 van de Aanvullende permanente eisen uitgevoerd moeten worden. Is dat niet mogelijk, bijvoorbeeld omdat de readiness-test niet uit te lezen is, dan zal de scantool naar alle waarschijnlijkheid niet voldoen aan de voorschriften en dus niet geschikt zijn voor APK gebruik.

Ervaringen van steekproefcontroleurs

De laatste maanden hebben verschillende steekproefcontroleurs deel uit gemaakt van een proefproject. Bij deze proef hebben zij een vragenlijst over EOBD ingevuld, waarbij in totaal gegevens van bijna duizend voertuigen zijn vastgelegd. Er blijkt onder andere uit dat bij ruim driekwart (85%) van de voertuigen, de EOBD-aansluiting links van het stuur te vinden is. Tijdens de steekproef bleek dat er in 4% van de gevallen een foutcode aanwezig was. In de helft van de gevallen was dit een foutcode die direct tot een afkeur leidde.

Conclusie na een eerste jaar EOBD-controle is dat de aangepaste werkwijze vrijwel overal zeer positief ontvangen is.

Om een beter idee te krijgen hoe EOBD in de praktijk werkt, vroegen wij twee keurmeesters naar hun ervaringen. Geen representatieve steekproef. Wel een indicatie dat EOBD een waardevolle aanvulling op de APK kan zijn.





Tom Niesink van Autobedrijf Niesink in Baak kan vooral de tijdswinst waarderen. Zeker bij de APK van diesels verloopt de EOBD-test veel sneller (en met minder lawaai) dan de roetmeting en dat had hij eigenlijk niet verwacht. Verder ervaart hij de regelgeving als helder. Met name het RDW-stroomschema maakt goed duidelijk wat de bedoeling is. Extra afkeuringen levert de EOBD-test volgens Tom niet op. Wel stelt hij vast dat na een reparatie aan het motormanagement alsnog een uitlaatgastest uitgevoerd moet worden, omdat bij het wissen van foutcodes de readinesstest (deels) wordt teruggezet naar "niet afgerond". Niesink heeft inmiddels een specifieke EOBD-scantool aangeschaft, omdat deze wat handiger en sneller werkt dan de OBD-uitleesapparaten die hij nog had liggen. Bij de APK van benzinemotoren ervaart hij de EOBD-test vooral als positief omdat toch nog wel eens fouten in het EOBD opdruken, die met een viergasmeting niet gedetecteerd worden. Samengevat: geen problemen en feitelijk alleen maar voordelen.

Pieter Zeilstra van Autohaas in Zutphen wil de EOBD-test gewoon niet meer missen omdat deze voor de werkplaats heel makkelijk verloopt en een forse tijdswinst oplevert. Inmiddels heeft hij naast het, merk gebonden, uitleesapparaat ook een losse scantool aangeschaft omdat deze wat handiger en sneller werkt. Bovendien is hiermee het bezettingsprobleem voor het merk gebonden apparaat, wanneer deze voor reparatie of APK nodig is, opgeheven. Voor zijn gevoel gaat de merk gebonden tester wel dieper het systeem van de auto in. Omdat voornamelijk eigen merk wordt gekeurd, is het vinden van de EOBD-aansluiting en de communicatie daarmee helemaal geen probleem. Extra afkeuringen bij de APK ervaart Pieter niet, wel dat er dankzij EOBD minder lawaai en bewegingen (en daarmee minder uitlaatgassen) in de werkplaats voorkomen.

Het stroomschema waar Tom Niesink over spreekt kunt u downloaden op www.RDW.nl

"Booskijker" bevestiging

"Booskijkers" zijn plaatjes of stickers die een gedeelte van de koplamp afdekken en zo voor een meer agressiever dan wel sportiever uiterlijk van de auto zorgen. Kwestie van smaak, maar wat zeggen de regels over de bevestiging van dit accessoire?

Vaak worden booskijkers op de koplampunit gemonteerd met kit. Keuringseis 5.2.55 lid 3, geeft hier over aan:

"De glazen van de lichtarmaturen mogen niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst en het lichtbeeld dan wel de functie nadelig wordt beïnvloed. Hierbij is het bepaalde in Aanvullende permanente eisen artikel 128 van toepassing."

Hier staat dus dat er pas doorverwezen wordt naar de Aanvullende permanente eisen artikel 128, als er sprake is van een nadelige beïnvloeding van lichtbeeld, lichtopbrengst of functie door beschadiging, reparatie of bewerken van het glas. Alleen wanneer dit het geval is, krijgt u als keurmeester te maken met artikel 128.

Uit deze regel volgt ook, dat dit alleen geldt voor het lichtdoorlatende gedeelte. Moderne koplampen hebben een groot deel doorzichtige kunststof voor de eigenlijke reflectoren zitten, dat vaak veel groter is dan het uittredende gedeelte van het dimlicht, grootlicht etcetera. Die delen van de kunststof hebben geen invloed op de werking van de lamp. Van glazen of kunststof delen die buiten het lichtdoorlatende gedeelte vallen, hoeft de afscherming en beschadiging, reparatie of bewerking niet te worden beoordeeld. Dat is ook logisch want die delen doen niets met functie, lichtbeeld of lichtopbrengst.

De booskijkers op deze afbeelding zitten op een kunststofdeel van de lampunit en hebben geen nadelige invloed op de vorming van het lichtbeeld, lichtsterkte of functie. Op deze plaats is dit, ongeacht de wijze van bevestiging, goedkeur.





Kampeerwagens

Wanneer is een kampeerwagen eigenlijk een kampeerwagen? En hoe beoordeel ik daarvan de zitplaatsen en de gordels? Antwoorden op veel gestelde vragen rond de APK van kampeerwagens.

De definitie van een kampeerwagen staat in het hoofdstuk "Algemene bepalingen", artikel 1.1 "begrippen Keuringseisen algemeen" van de keuringseisen. Wanneer een voertuig is uitgevoerd met de volledige inrichting zoals die in de begrippen beschreven staat, moet het voertuig als kampeerwagen gekeurd worden.

Zowel een bedrijfsauto- als een personenauto kunnen als een kampeerwagen ingericht zijn. Dat is onder andere te herkennen aan de inrichtingscode SA in het raadpleegscherm, bij bedrijfsauto's bovendien aan de inrichtingsomschrijving.

Let hierbij wel op, want registratie als kampeerwagen is bij de APK geen eis. De inrichting als kampeerwagen, uitgevoerd volgens de definitie kampeerwagen, is bepalend of u al dan niet met een kampeerwagen te maken heeft. Een voertuig wordt altijd als kampeerwagen aangemerkt als in het raadpleegscherm de term kampeerwagen of kampeerauto vermeld is.

Controle zitplaatsen en gordels

Bij de wijze van keuren in artikel 5.*.47 van de Keuringseisen staat: In geval van een kampeerwagen is de controle op de gordels beperkt tot de voorste zitplaatsen en tot de overige zitplaatsen zover deze zijn voorzien van gordels. Vanzelfsprekend controleert u bij de aanwezigheid van een gordel natuurlijk ook of er sprake is van een deugdelijk gemonteerde zitplaats.

Zware kampeerwagens

Een **bedrijfsauto** uitgevoerd als kampeerwagen tot de **toegestane maximum massa** van 3500 kg valt onder APK 2. Let ook hier goed op: een **personenauto** uitgevoerd als kampeerwagen met een massa ledig voertuig tot en met 3500 kg valt onder APK 2. Hierbij is niet de toegestane maximum massa, maar de **massa ledig voertuig** bepalend voor de soort erkenning. Dit is te vinden in het APK-boek achter hoofdstuk Algemeen, 2 Keuringsbevoegdheid.

Het kan dus voorkomen dat u als APK 2-keurmeester een (personenwagen-) kampeerwagen moet keuren met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg. Deze zware personenauto's zijn ook de reden waarom het naprofileren van personenwagenbanden sinds januari van dit jaar is toegestaan, mits dit op de band staat aangegeven.

Deze zware personenauto's worden verder geheel volgens de keuringseisen van een personenauto, gekeurd, dus ook het bepalen van de remvertraging. Zorg er wel voor in het bezit van het juiste rijbewijs te zijn, voordat er met deze zware personenauto een remproef op de weg wordt uitgevoerd. Dat geldt ook voor het geval het voertuig in een steekproef valt.

Wanneer een personenauto is voorzien van een aanhangwagenkoppeling, die anders is dan een kogelkoppeling, dan wordt in artikel 5.2.67 van de personenauto's verwezen naar artikel 5.3.68 van de bedrijfsauto's.

Bij twijfel, KIT bellen

Je twijfelt, is het goedkeur of niet? Je collega's weten het ook niet en je wilt bij een steekproef natuurlijk niet nat gaan. De oplossing: even bellen met 0900-9739, het nummer van de technische helpdesk, onderdeel van KIT.

"De afkorting staat voor Kennis en Informatie voor Technische Vragen", legt KIT manager Josephine Hegi uit. "Vroeger stond dat als het Kenniscentrum bekend. Maar het gaat niet om de naam, maar om wat we doen. En dat is vragen van keurmeesters snel en goed beantwoorden. We hangen de telefoon pas op wanneer de keurmeester niet alleen het antwoord heeft gekregen, maar ook echt begrijpt waar het om gaat. Dit doen we ruim 4.000 keer per maand, er bestaat een grote behoefte aan een telefonische vraagbaak waar keurmeesters met al hun vragen terecht kunnen."

Expert team

Wanneer je het als ervaren keurmeester zelf niet meer precies weet, heb je dus een ervaren expert nodig om je verder te helpen. "Dat is ook de reden dat we uitsluitend met medewerkers werken die stuk voor stuk over een enorme praktijkervaring beschikken", zegt Josephine. "Vijf fulltimers en elf pool-medewerkers die minimaal één dag per week operationeel zijn en uit het hele land komen. Dit heeft als voordeel dat ze ook hun ervaring en kennis uit verschillende regio's meenemen. Alleen veel technische kennis is niet genoeg. Ervaring is heel belangrijk en de mensen hier hebben dat in ruime mate. Gemiddeld tien tot vijftien jaar hebben ze zelf in de praktijk gewerkt. Om andere keurmeesters te kunnen helpen moet je ook sociaal vaardig zijn en goed binnen de groep passen. Anders gezegd: je moet over een hoog kennisniveau beschikken, altijd door willen leren en het gewoon leuk vinden om mensen te helpen. Onze mensen worden getraind in het stellen van de juiste vragen, om snel tot de kern van het probleem door te dringen. We hanteren een kwaliteitstelsel, waarmee ons eigen presteren wordt beoordeeld. Inmiddels hebben we, en daar ben ik best trots op, een team dat ruim over de gestelde kwaliteiten beschikt."



Wat stáát er nou?

Is er eigenlijk een rode draad te ontdekken in de vragen die binnen komen? "Niet echt. We weten uit ervaring dat zodra de APK-keurmeester verstuurd is, we vragen kunnen verwachten", zegt Josephine. "Het gaat vaak om de interpretatie van de teksten uit het APK-boek. Eerst lezen ze de tekst zelf. Wanneer die niet duidelijk voor de keurmeester is, dan wordt het eerst in de kantine besproken en dan bellen ze uiteindelijk ons. En denk erom, een verkeerd gezette punt in een regel kan al veel verwarring opleveren. We vragen dan ook vaak aan de keurmeester om het boek erbij te pakken. Om samen even terug te lezen. En dan heb je ook nog vragen waarvan wij zelf opkijken, zoals een keurmeester die belt dat hij meer dan zestien afkeerpunten heeft en deze niet kwijt kan op het formulier. Daarnaast is op dit moment bijvoorbeeld EOBD actueel."

"Waar het ook om gaat, we zoeken samen met de keurmeester naar een helder antwoord dat geen twijfels meer over laat. Waarbij we ook volstrekt duidelijk maken dat de eindverantwoordelijkheid altijd bij de vragensteller blijft. We helpen, geven antwoorden maar zijn uiteindelijk niet degenen die keuren."

Op de achtergrond horen we hoe een KIT-medewerker geduldig en vooral deskundig vragen over het CO-percentage van een auto beantwoordt. Het antwoord zal de vragensteller niet bevallen, de auto zal op geen enkele manier aan de eisen kunnen voldoen. Er wordt ook uitgelegd waarom het voertuig niet door de keuring kan komen en dat het dus weinig zin heeft om daar, dure, werkplaatsuren in te steken. De klant is niet blij, maar wel tevreden met het antwoord. Hij heeft nu duidelijkheid, en dat is precies waar KIT voor staat.



1 Hoe zit dat?

0

Defecte remlichtschakelaar

Mag een defecte remlichtschakelaar vervangen zijn door een schakelaar op het dashboard?

Antwoord

Nee. Het remlicht dient te branden wanneer het rempedaal wordt ingetrapt. Het is niet toegestaan om de defecte schakelaar te vervangen door een aparte, afwijkende schakelaar. Het remlicht is ervoor om de weggebruikers achter het voertuig kenbaar te maken dat het voertuig opzettelijk vertraagd.

Hetzelfde geldt overigens voor een achteruitrijlicht. Dit licht dient ingeschakeld te worden wanneer de achteruitversnelling wordt ingeschakeld en niet via een andere schakelaar. Het achteruitrijlicht waarschuwt immers de overige weggebruikers dat het voertuig achteruit rijdt of gaat rijden.

Signalering noodhamer

Op de bij het voertuig aanwezige taxibijlage, staat de volgende tekst te lezen: 'hamer met signalering'. Moet ik de werking van de signalering ook controleren?

Antwoord

Nee, dat hoeft niet. De signalering wordt niet genoemd in de regelgeving. In artikel 5.2.76 van de Keuringseisen worden de noodvoorzieningen, waaronder de noodhamer valt, genoemd. Hierin staat te lezen dat indien op de taxibijlage een nooduitgang in het dak, of een noodhamer is aangegeven, één van beide aanwezig moet zijn.

Voor wat betreft de noodhamer worden in lid 3 eisen gesteld aan de bevestiging van de noodhamer in het voertuig. Deze moet zo zijn bevestigd dat de noodhamer kan worden gebruikt door iemand die aanwezig is in het voertuig. Deze persoon dient dit bovendien te kunnen doen vanaf een plek direct voor het noodraam.

De noodhamer moet bij de APK-keuring uit de inklemming worden genomen en weer worden teruggezet.

RME Register meetmiddelen

Mijn APK hefbrug is goedgekeurd, maar ik kan hem niet vinden in het RME. Hoe kan dat, deze moet daar toch in staan?

Antwoord

Nee, dat is niet nodig. Alleen meetmiddelen zoals bijvoorbeeld de viergastester, moeten gemeld zijn in het RME. Op dit moment is het nog geen verplichting om hefbruggen te registreren in het RME. Dat gaat overigens wel veranderen. In de komende tijd vindt er een inhaalslag plaats, waarbij ook de hefbruggen in het RME vermeld gaan worden. Zodra het verplicht wordt om de APK hefbrug in RME te melden informeert de RDW u daar op tijd over.

Meetmiddelen die in het RME vermeld moeten worden

- Viergastester
- Roetmeter
- Nul-emissie
- Remtestinrichting
 - Rollenremtestbank
 - Platenbank
 - Remvertragingmeter
- Manometers/drukopnemers
- Pedaalkrachtmeter

Voor de volledigheid: in de regeling voertuigen is de verplichting opgenomen dat uw onderzoeksgerechtigde de meetmiddelen ten behoeve van de APK meldt in het RME. Deze melding moet binnen tien werkdagen na de keuring van het meetmiddel plaats vinden.



Een goedgekeurde hefbrug staat niet altijd in RME

Oppervlakteroest LPG-tank

Af en toe krijg ik auto's voor de keuring aangeboden waarbij de LPG-tank geroest is. Vooral bij onderbouw tanks is dit het geval. Hoe moet ik hiermee omgaan?

Antwoord

In artikel 5*.10 staan de eisen genoemd die gelden voor een LPG-installatie. Lid 2 daarvan gaat specifiek over de gastank. Daarin staat vermeld dat de tank niet door corrosie mag zijn aangetast, met uitzondering van corrosie aan het oppervlak.

Deze eis houdt in dat dus alleen het oppervlak van de LPG-tank corrosievorming mag vertonen. Deze oppervlakteroest is roest die vrij eenvoudig, bijvoorbeeld met een schuurpapiertje, te verwijderen is. Zodra de roestvorming verder gaat, herkenbaar aan kraters of een andere vorm van dikteafname, is er geen sprake meer van oppervlakteroest en moet de gastank worden afgekeurd.

Roestschade langs- en dwarsbalken

Hoe moet ik de langs- en dwarsbalken die niet direct onderdeel uitmaken van het chassis van bijvoorbeeld een oplegger of bedrijfswagen, beoordelen? Het zijn dus eigenlijk de delen die de laadvloer ondersteunen of delen die samen met het chassis de opbouw vormen.

Antwoord

Bij een oplegger, aanhangwagen of bedrijfswagen bestaat het chassis uit verschillende langs- en dwarsliggers. Deze vormen samen het daadwerkelijke chassis. Ze zijn als het ware de ruggengraat van het voertuig en bepalen de sterkte en stijfheid van het voertuig. Deze onderdelen worden beoordeeld volgens hoofdstuk 1, van de Aanvullende permanente eisen, afdeling 2 (voertuigen met een volledig dragend chassis), paragraaf 1 (chassisraam). De roestschade wordt op gedeeltelijk verdwenen materiaal beoordeeld. Afhankelijk van het onderdeel mag de afname maximaal 20 of 30 procent zijn.

Daarnaast zijn er nog de nodige profielen die niet direct tot het chassis behoren, maar een functie hebben om de laadvloer te ondersteunen of die deel uitmaken van de opbouw. Deze onderdelen worden gezien als hulplangs- of hulpdwarsbalk. De eventuele roestschade wordt volgens paragraaf 2 (overige onderdelen) gecontroleerd. We spreken over roestschade als over de gehele dikte het materiaal is verdwenen (gat). De roestschadegradatie voor deze profielen is 4 E. De basis van deze eis is te vinden in artikel 15, lid 3 met de daarbij behorende annex 3 van de Aanvullende permanente eisen. De roestschade mag in

de lengte- of dwarsdoorsnede dus niet meer zijn dan 50% van deze lengte of dwarsdoorsnede. Bij het bepalen van de lengte van de balk wordt de afstand tussen de draagpunten gebruikt. In de praktijk zal dit de lengte zijn van de dwarsliggers.



1

1

1

Vragen over de trekhaak

2

Trekhaak zijn een populaire voorziening op veel voertuigen. Maar regelmatig zorgen ze ook voor vraagtekens bij keurmeesters. We hebben daar enkele veel voorkomende praktijkvoorbeelden van verzameld, en geven ook de antwoorden.

Een van de, nog steeds, meest gestelde vragen: een voertuig dat voorzien is van een constructie voor een afneembare trekhaak kogel wordt voor de keuring aangeboden. De trekhaakkogel is niet aanwezig.

Het antwoord is helder: wanneer de trekhaakkogel niet aanwezig is, hoeft deze trekhaakkogel ook niet gecontroleerd te worden. Dus ook niet wanneer de trekhaakkogel zich bijvoorbeeld los in de kofferbak bevindt. Het overige gedeelte van de constructie die aan of onder het voertuig is gemonteerd, moet u wel beoordelen als deel van de trekkinrichting (trekhaak).

Trekinrichting

Het volgende probleem klinkt ingewikkeld, maar is het niet: wanneer hoeft u een aan het voertuig gemonteerd deel van de trekkinrichting niet als trekkinrichting te beoordelen?

Dat hoeft niet wanneer het onmogelijk is, om een aanhangwagen te koppelen. Bijvoorbeeld wanneer bij een vaste trekhaak de kogel is afgezaagd. Dan hoeft u het nog gemonteerde deel aan of onder het voertuig niet als deel van de trekkinrichting te beoordelen.

Afscherming mistachterlicht

Bij sommige moderne auto's zit het verplichte mistachterlicht gemonteerd onder de bumper, in het midden van het voertuig. Wanneer op een dergelijk voertuig een 'vaste' trekhaak gemonteerd is, schermt deze soms geheel of deels, dit mistachterlicht



Afneembare trekhaak

af. Hoe moet u dit beoordelen? In de keuringseis 5.*.55, lid 5 staat dat bij de verplichte lichten het lichtdoorlatende gedeelte ten hoogste voor 25% mag zijn afgeschermd. U zult bij de keuring dus zelf een schatting moeten maken, hoeveel procent van het lichtdoorlatende deel van het mistachterlicht door de kogel wordt afgeschermd. We praten in dit geval over het geprojecteerde oppervlak van de trekhaak op het mistachterlicht. Is dit meer dan 25% dan is het afkeur.



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** stelt u aan de RDW Servicedesk ICT, telefoon 0598 69 33 69

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

Adreswijzigingen kunt u zelf uitvoeren via www.IBKI.nl, mijn IBKI, of doorgeven aan het IBKI, telefoon 030 608 77 66. Daarnaast kunt u adreswijzigingen uitvoeren via het afmeldsysteem.

Colofon



Redactieadres

RDW, Afdeling Communicatie
Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer
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 Regelgeving APK. APK-keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:

