

www.KM.be



Keurmeester examen

6

APK-rapport duidelijker → 2 RDW-berichtenbox herinnert klant aan APK → 2 APK in Spanje → 4

ATC-voorzitter Nico Tol → 3 Nooduitgang taxi → 10 Hoe zit dat? → 10



Op de foto: Jurgen Biebaw

"We schuiven naar elkaar op"

Keurmeester Jurgen Biebaw, die onze omslag siert, is één van de tienduizenden APK-keurmeesters die er samen voor zorgen dat ons voertuigpark veilig en milieuvriendelijk is en blijft. Toch is er iets bijzonders aan Jurgen, hij is namelijk geen Nederlander. Sterker nog, hij werkt niet eens in Nederland, maar in het beeldschone Brugge, gelegen in België. "Klopt helemaal", bevestigt ir. Frank Meylaerts, technisch directeur van de drie APK-keuringstations van Keuringsbureau Motorvoertuigen nv. "In Brugge, Oostende en Deerlijk keuren wij als Keuringsbureau Motorvoertuigen nv Nederlandse voertuigen. Dat gebeurt conform de Nederlandse APK-regelgeving, door gediplomeerde APK-keurmeesters als Jurgen en we verstrekken een Nederlands keuringsbewijs. Uiteraard voldoen ook onze keuringsstations en de gebruikte apparatuur allemaal aan de Nederlandse APK-eisen en vallen we onder het steekproefstelsel zoals dat ook in Nederland gehanteerd wordt."

Er wordt dus volgens Nederlandse regelgeving gecontroleerd. Soms zuchten Nederlandse APK-keurmeesters over de omvang van de keuringseisen. Voor Jurgen Biebaw valt dat enorm mee: "De Nederlandse APK-regelgeving is verzameld in één map. De Belgische eisen staan in meerdere mappen en zijn veel omvangrijker, denk maar aan een veelvoud van de Nederlandse APK-keuringseisen."

Voor Nederlanders die in België wonen of voor bedrijven die daar gevestigd zijn, houdt de mogelijkheid om een APK 1- of 2-keuring in het land zelf uit te voeren een belangrijke lastenverlichting in. Voor de Belgische keurmeesters verschilt de werkwijze nauwelijks. Ir. F. Meylaerts: "Op zich bieden wij in onze keuringstations verschillende Belgische keuringen aan, van periodieke keuringen, overkeuringen van geaccidenteerde voertuigen (keuring van voertuigen na een ongeval) tot keuringen voor verkoop bijvoorbeeld. Maar in hoofdlijnen verschilt de Belgische en Nederlandse regelgeving niet zo heel veel. Wat we zien is dat de eisen eigenlijk steeds meer naar elkaar opschuiven. Zo'n vijf à zes jaar geleden waren die verschillen nog groot, maar die worden steeds minder. Een voorbeeld daarvan zijn de eisen rond velgen en banden van zware voertuigen. Die waren in België veel zwaarder, maar nu zijn de eisen rond de profieldiepte al gelijk getrokken. Aan de andere kant kunnen wij (nog) geen EOBD-dieseltest uitvoeren, dat doen we hier nog met de bekende opaciteitsmeters. Waar onze regelgeving dan wel weer strikt in is, is de keuring van wat wij "getunede" voertuigen noemen."

Is er tenslotte nog een verschil in populariteit van de verschillende keuringstations? "Brugge is de drukste locatie bij KM", stelt Meylaerts. "Dat heeft waarschijnlijk met de aanwezigheid van de havens te maken plus het feit dat hier in verhouding veel "herstellers van bedrijfsvoertuigen" gevestigd zijn."

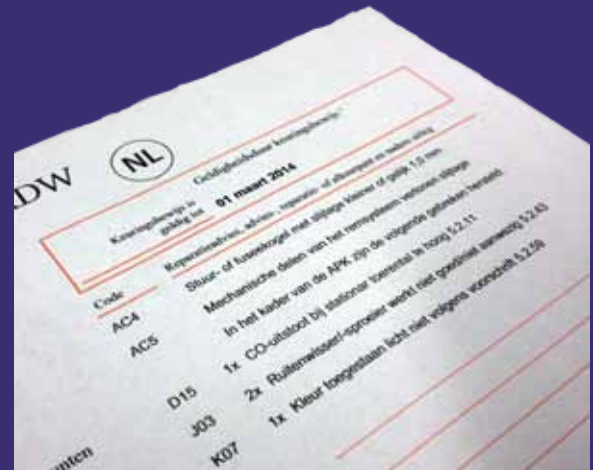
APK-rapport duidelijker

Over de opgegeven reparatiepunten op het APK-rapport, bij een goedgekeurde auto, kwamen veel vragen bij de RDW binnen. Voertuigeigenaren begrepen soms niet dat hun voertuig wel goedgekeurd was, ondanks het feit dat er reparatiepunten op het rapport stonden vermeld. Ook de branche kreeg hier opmerkingen over.

Voortaan wordt er boven de opgegeven reparatiepunten de volgende tekst aan het APK-rapport toegevoegd:

"In het kader van de APK zijn de volgende gebreken hersteld:"

Daarmee is het direct helder dat het om reparatiepunten gaat bij een goedgekeurd voertuig en is duidelijk welke gebreken zijn hersteld in het kader van de APK.



RDW-Berichtenbox herinnert klant aan APK

Enkele jaren geleden heeft de RDW, tezamen met nog enkele andere instanties, de "Berichtenbox" opgezet. Daarop kunnen (semi-) overheidsinstellingen digitale berichten voor de burger achterlaten. Op dit moment maken al meer dan 100.000 mensen gebruik van de RDW-berichtenbox. Zij ontvangen een bericht als hun rijbewijs verlengd moet worden of als het tijd is voor de APK-keuring van hun voertuig. Dit jaar wordt ook de Belastingdienst op de Berichtenbox aangesloten. Dat zal waarschijnlijk voor een doorbraak in het gebruik zorgen.

U kunt uw klanten de tip geven dat het ook mogelijk is de APK-herinnering via de RDW-berichtenbox te ontvangen. De papieren APK-herinneringsbrief blijft gewoon bestaan.

Interview:

ATC-voorzitter Nico Tol

In de komende nummers stellen we vijf vragen aan een organisatie die zitting heeft in de Stichting Overlegorgaan APK, beter bekend als SO-APK. In deze stichting zijn de branche, belangenorganisaties en de RDW vertegenwoordigd. Hoe staat de vereniging van automobilietechnici (ATC) in dit overlegorgaan? ATC-voorzitter Nico Tol geeft de antwoorden.

1. Waar staat de ATC voor?

“Wie zijn (auto)-technische blik wil verruimen, is met het lidmaatschap van de vereniging van Automobiel technici ATC op de juiste weg. De ATC brengt de leden voortdurend op de hoogte van de nieuwe ontwikkelingen, in en rondom het vakgebied. Zo wordt er continu gesleuteld aan kennis en aanraking met andere vakdisciplines en vakgenoten. De ATC heeft een rijke historie. In 1946 is de ATC opgericht. Met vereende krachten was het nodig in die tijd om het gemotoriseerde wegverkeer weer op gang te brengen. Nu, na ruim 60 jaar, is de ATC nog prominent aanwezig binnen de automotieve sector en bekleedt een niet meer weg te denken positie. Het beste bewijs daarvoor is dat onze vereniging met 20 afdelingen rond de 4000 leden heeft.

2. Wat zijn de speerpunten voor uw organisatie binnen SO-APK?

“Wij vertegenwoordigen een grote groep van ATC-leden die in hun dagelijkse werk APK-keurmeester zijn. Als onderdeel van SO-APK werken leden van het APK-Platform mee vanuit de dagelijkse praktijk om tot een kwalitatieve hoogwaardige APK te komen. Wij willen een werkbare, praktijkgerichte APK-uitvoering voor onze leden bewerkstelligen en inspelen op de veranderingen binnen de APK-wetgeving. Zowel nationaal als volgens de richtlijnen van de Europese Unie.”

3. Wat hebt u voor uw leden bereikt?

“Een prima samenwerkingsverband met de leden van SO-APK, zoals de RDW, BOVAG en ANWB. Voorstellen die ingebracht zijn vanuit het APK-Platform worden besproken in SO-APK en vaak in de praktijk toegepast. Verder een goede terugkoppeling aan onze leden, ook vanuit de diverse commissies waarin wij zijn vertegenwoordigd. Een belangrijk onderwerp is de keuringsfrequentie van de meet- en hulpmiddelen die voor de APK vereist zijn bij het garagebedrijf. Deze keuring moet ook onafhankelijk van de leverancier uitgevoerd mogen worden, de marktwerking ontbreekt. Dit is een punt van discussie dat nog niet is afgerond.”

4. Hoe zijn de contacten met de andere leden van SO-APK?

“Deze contacten zijn prima, de leden zijn zeer benaderbaar. Ook buiten SO-APK zijn er bilaterale contacten. Uiteraard heeft elk lid zijn of haar belangen waar ze voor op moeten komen. De doelstelling is altijd om te komen tot een goede samenwerking.”

5. Hoe ziet u de toekomst van de APK?

“Nederland geeft een prima invulling aan de APK. Het Nederlandse systeem, uniek in Europa, wordt nu al vaak door andere landen als voorbeeld gezien. Een goede lobby in Brussel is van groot belang voor het behoud van het Nederlandse systeem, we moeten dus wel een vinger aan de pols blijven houden. Dat is ook de reden dat wij als APK-Platform een groot belang hechten aan het overleg binnen SO-APK. Wij verwachten dat met de inbreng van de Nederlandse lobby de toekomst van de APK niet drastisch zal veranderen. De mogelijke opname van andere voertuigen, zoals caravans en aanhangers biedt daarbij nieuwe kansen aan onze leden. De ATC wil in de komende tijd de APK-Keurmeester meer onder de aandacht brengen. Om dat te bereiken gaan we daarvoor, bij voorkeur in samenwerking met de RDW en AMT, in 2014 een APK-keurmeester van het jaar wedstrijd organiseren.”





Eén van de zes APK-keuringsstations in Spanje: Certio in Barcelona

APK in Spanje

Spanje is bij veel Nederlanders een geliefd land. Als vakantie­land of om te overwinteren. Daarnaast is Spanje een belangrijke handelspartner. Er zijn daarom veel in Nederland geregistreerde voertuigen die in Spanje rondrijden. Ook deze voertuigen moeten vanzelfsprekend van een geldige Nederlandse APK zijn voorzien. Lastig, want dan moet het voertuig soms alleen voor de APK terug naar Nederland. Dat is sinds enige tijd niet meer nodig.

Sinds eind 2012 zijn er zes (onafhankelijke) APK-keuringsstations in Spanje ingericht waar in Nederland geregistreerde voertuigen APK gekeurd kunnen worden. In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de RDW daarmee het APK-keuren van Nederlandse voertuigen in Spanje mogelijk gemaakt. Zowel voor de APK 1- als APK 2-keuringen, voor een proefperiode van twee jaar. De keuringsstations zijn te vinden bij enkele toeristenplaatsen, kijk voor de adressen op www.RDW.nl. Nu is het dus niet meer nodig om alleen voor de APK naar Nederland terug te komen. Daarnaast helpt het om te voorkomen dat men met een ongekeurd voertuig gebruik maakt van de openbare weg.

Spaanse eisen

Deze Nederlandse voertuigen worden volgens de Spaanse keuringseisen gekeurd, die nagenoeg overeenkomen met de Nederlandse keuringseisen. Keuren volgens Spaanse eisen houdt ook in dat de RDW geen steekproeven hoeft uit te voeren. De geselecteerde bedrijven zijn onafhankelijke keuringsstations die zelf geen reparaties uitvoeren. Zij

beschikken ieder over een goed werkend kwaliteitssysteem. De gekeurde voertuigen worden afgemeld in het Nederlandse systeem Webdirect en er wordt een Nederlands APK-rapport afgegeven. In de proefperiode worden voorlopig alleen goedgekeurde voertuigen afgemeld.

Vanaf de start van het proefproject tot 31 december 2012 zijn er 91 voertuigen afgemeld. Vanaf 1 januari 2013 tot eind mei 2013 zijn dat er 329. Dat laat zien dat deze keuringsmogelijkheid in een (kleine) behoefte voorziet.

RDW-schild

De deelnemende, Spaanse APK-stations hebben het bekende, en voor Nederlanders vertrouwde, RDW-erkenningsschild overhandigd gekregen uit handen van de manager proces­ondersteuning APK, Henk Bussink. Daarmee zijn ze herkenbaar voor Nederlanders. De managers van de APK-stations waren hier nog het meest trots op. "Dit is voor ons ook een stuk prestige en een kwestie van vertrouwen", lieten ze Henk Bussink meerdere malen weten.

Mag een 4-plaats remtestbank als 2-plaats gebruikt worden?

5

Het kan voorkomen dat het handig is om een 4-plaats remtestbank als 2-plaats te gebruiken. Denk bijvoorbeeld aan een te lang, of te kort, voertuig. Maar mag dat eigenlijk?

Om daar een antwoord op te geven, zijn de volgende vragen van belang.

1. Wat is de reden om de remtestbank zo te gebruiken?
2. Is deze remtestbank daar eigenlijk wel geschikt voor?

Een reden om slechts twee van de vier platen te gebruiken, kan zijn dat één of twee platen van de platenremtestbank defect zijn. Dan kan het antwoord kort zijn: dat is niet toegestaan. De platenremtestbank is defect en voldoet niet meer aan de eisen. Deze mag dus niet meer gebruikt worden om een remmentest in het kader van de APK uit te voeren.

Het kan echter ook voorkomen dat de wielbasis van een voertuig te groot, of juist misschien wel te klein is, om de remmentest uit te voeren op alle vier de platen gelijktijdig. In deze specifieke gevallen is het toegestaan de 4-plaats remtestbank te gebruiken als 2-plaats remtestbank, mits de remmenbank hiervoor geschikt is.

Dat laatste is alleen het geval wanneer de software van de remmenbank geschikt is om een 4-plaats remtestbank te gebruiken als een 2-plaats remtestbank. De leverancier van uw remmenbank kan u hier verder mee helpen. Is dit niet het geval, dan mag de remmenbank niet als 2-plaats remtestbank gebruikt worden omdat de gemaakte berekeningen en de getoonde meetresultaten niet betrouwbaar zijn.

Samengevat:

- Het is **niet** toegestaan een 4-plaats remtestbank die deels defect is te gebruiken voor een remmentest ten behoeve de APK-keuring.
- Het is **niet** toegestaan met een goed werkende 4-plaats remtestbank zonder een (softwarematige) mogelijkheid voor het remmen op twee platen een remmentest op twee platen uit te voeren.
- Beschikt de 4-plaats remtestbank over de (softwarematige) mogelijkheid om als 2-plaats remtestbank te worden gebruikt? Dan is het **wel** toegestaan een remmentest op twee platen uit te voeren.

Goed om te weten:

- De aanvangssnelheid voor een remproef op een platenbank moet ongeveer 10 km per uur bedragen.
- De voorschriften van de fabrikant van de platenbank moeten altijd in acht worden genomen.
- U moet altijd minimaal twee afzonderlijke remproeven per as op de platenbank maken.

Voorbeeld oprijdprocedure:

Rijd nu op de platen met een snelheid van ongeveer 10 km per uur en trap het rempedaal in op het moment dat de voorwielen op de verste remtest platen komen. Probeer hierbij de pedaaldruk licht op te laten lopen, zodat de lengte van de platen zoveel mogelijk benut wordt. Voorkom in ieder geval al te krachtig en abrupt remmen.



Het nieuwe keurmeester examen

In 2014 wijzigen de instroommogelijkheden voor APK-keurmeesters. Ook verandert het keurmeester examen. In de vorige APK-keurmeester heeft u hier over kunnen lezen. We zetten de veranderingen voor het eerste examen en de bevoegdheidsverlenging op een rij. Ook geven we weer op welke manier de examens zijn opgebouwd en hoe de normering plaats vindt.

Intredetoets en examen keurmeester zware aanhangwagens

Vanaf 1 januari 2014 is het niet meer mogelijk om de intredetoets APK 1, de intredetoets APK 2 en het eerste 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.

Aantonen van praktijkervaring door ervaringscases tijdens examen

Vanaf 1 januari 2014 hoeft een examenkandidaat geen verklaringen meer aan te leveren waaruit blijkt dat hij of zij over een bepaalde ervaring beschikt. Tijdens het examen wordt met ervaringsvragen getoetst of de kandidaat voldoende praktijkervaring heeft. Dat dergelijke verklaringen niet meer aangeleverd hoeven te worden, levert een forse administratieve winst op voor zowel de kandidaat als IBKI.

Normering en uitvoeringsvorm examen en bevoegdheidsverlenging

De uitvoeringsvorm en de normering van het examen APK-keurmeester en van de bevoegdheidsverlenging wijzigen tevens per 1 januari 2014. Bij het examen moet de kandidaat voor elk examenonderdeel een voldoende scoren. Bij de bevoegdheidsverlenging wordt met clusters van vragen (onderdelen) gewerkt. Voor ieder onderdeel moet de kandidaat een voldoende scoren.

Vragen en antwoorden

Wat doe ik als ik al in het bezit ben van het certificaat intredetoets lichte voertuigen?

Dan kunt u zich in 2014 gewoon opgeven om deel te gaan nemen aan het examen keurmeester lichte voertuigen (APK 2).

Ik bezit het certificaat intredetoets zware voertuigen. Wat doe ik?

Dan kunt u zich in 2014 gewoon opgeven om deel te gaan nemen aan het examen keurmeester lichte voertuigen (APK 2) of het examen keurmeester zware voertuigen (APK 1).

Ik ben in het bezit van het certificaat intredetoets zware aanhangwagens. Wat verandert er voor mij?

Let op: dan kunt u zich alleen nog tot 1 juli 2013 voor de eerste keer opgeven om deel te gaan nemen aan het examen zware aanhangwagens (APK 1 beperkt). Voor alle deelnemers die zich hiervoor vóór 1 juli 2013 de eerste keer hebben opgegeven geldt dat dit examen tot eind 2013 afgelegd kan worden. Daarna kan dit niet meer.

Alle nu gediplomeerde/bevoegde keurmeesters kunnen ook na 2013 hun bevoegdheid gewoon in stand houden door tijdig en met goed gevolg deel te nemen het examen bevoegdheidsverlenging voor de categorie voertuigen waarvoor ze bevoegd zijn.

Mogelijkheden deelname APK-examens

Met onderstaande diploma's, certificaten of andere rapporten kunt u deelnemen aan APK-examens:

APK-examen lichte voertuigen (APK 2)

Diploma/certificaat of ander document

Diploma eerste monteur personenauto's

Diploma eerste autotechnicus

Diploma eerste bedrijfsautotechnicus

Nog geldig APK-keurmeester diploma/bevoegdheidspas zwaar

Certificaat IBKI intredetoets lichte of zware voertuigen (afgegeven vóór 2014)

EVC-rapport dat aangeeft niveau 3 personenauto's

Diploma HTS respectievelijk MTS autotechniek

Diploma commercieel bedrijfsleider/ondernemer kleinbedrijf, differentiatie personenauto of bedrijfsautotechniek

Diagnose technicus/technisch specialist niveau 4 personenauto of bedrijfsautotechniek

Diploma HTS respectievelijk MTS werktuigbouw

Diploma A of B van het IVA

Diploma MBT middelbaar bedrijfstechnicus

Verlopen diploma of bevoegdheidspas APK-keurmeester licht of zwaar

Binnen- of buitenlands diploma aantoonbaar ten minste gelijkwaardig

APK-examen zware (bedrijfs) voertuigen (APK 1)

Diploma/certificaat of ander document

Diploma eerste monteur bedrijfsauto's

Diploma eerste bedrijfsautotechnicus

Certificaat IBKI intredetoets zware voertuigen (afgegeven vóór 2014)

EVC-rapport dat aangeeft niveau 3 bedrijfsauto's

Diploma HTS respectievelijk MTS autotechniek

Diploma commercieel bedrijfsleider/ondernemer kleinbedrijf, differentiatie bedrijfsautotechniek

Diagnose technicus/technisch specialist bedrijfsautotechniek

Diploma HTS respectievelijk MTS werktuigbouw

Diploma A of B van het IVA

Diploma MBT middelbaar bedrijfstechnicus

Verlopen diploma of bevoegdheidspas APK-keurmeester zwaar

Binnen- of buitenlands diploma aantoonbaar ten minste gelijkwaardig

Werkervaring moet zowel voor het examen lichte voertuigen als voor het examen zware (bedrijfs)-voertuigen aangetoond worden bij het examendeel praktijkervaringscases.

8

Opbouw en normering examens

Eerste examens APK-keurmeester (licht en zwaar)

Onderdeel	Aantal vragen	Type vragen	Tijdsduur	Mogelijk resultaat	Minimum resultaat om te slagen
Procedures en wettelijke voorschriften	25	Driekeuze	25 minuten	Voldoende/ onvoldoende	Minimaal 18 van 25 vragen goed
Praktijkervaring/ inzicht	nog nader te bepalen	Meerkeuze	45 minuten	Voldoende/ onvoldoende	Bepaald percentage van totaal te behalen aantal punten van alle vragen samen
Praktijkopdracht lichte voertuigen	4 tot 8 vragen per opdracht, in totaal 8 opdrachten	Meerkeuze en open	10 minuten per opdracht	Voldoende/ onvoldoende	Per opdracht minimaal 5,5 van de maximaal 10 te behalen punten.
Praktijkopdracht zware voertuigen	4 tot 8 vragen per opdracht, in totaal 6 opdrachten	Meerkeuze en open	15 minuten per opdracht	Voldoende/ onvoldoende	Per opdracht minimaal 5,5 van de maximaal 10 te behalen punten

Lichte voertuigen: 8 opdrachten: Remmen (twee opdrachten), onderstel, stuurinrichting, carrosserie (twee opdrachten), verlichting, diversen (o.a. milieu en koppelingen).

Zware voertuigen: 6 opdrachten: Remmen, onderstel, stuurinrichting, carrosserie, verlichting, diversen (o.a. milieu en koppelingen).

Examen bevoegdheidsverlenging

Examen bevoegdheid	Aantal onderdelen	Onderdeel	Type vragen	Aantal vragen per onderdeel	Resultaat per onderdeel	Minimum resultaat om te slagen
Lichte voertuigen	5	Remmen Verlichting Onderstel Carrosserie Aandrijflijn	Meerkeuze	20	Voldoende**/ onvoldoende	Alle vijf onderdelen moeten resultaat 'voldoende' hebben.
Zware voertuigen	5	Remmen Verlichting Onderstel Carrosserie Aandrijflijn	Meerkeuze	20	Voldoende**/ onvoldoende	Alle vijf onderdelen moeten resultaat 'voldoende' hebben.
Zware aanhangwagens	4*	Remmen Verlichting Onderstel Carrosserie	Meerkeuze	20	Voldoende**/ onvoldoende	Alle vier onderdelen moeten resultaat 'voldoende' hebben.

* Examen zware aanhangwagens heeft vier onderdelen omdat het onderdeel aandrijflijn ontbreekt.

** Voldoende indien per onderdeel minimaal 14 van de 20 vragen juist zijn beantwoord.

Uitgangspunten:

1. Deelnemer moet bij het examen aantonen alle onderdelen in voldoende mate te beheersen.
2. Ieder onderdeel wordt apart beoordeeld.
3. Ieder onderdeel moet voldoende zijn om te slagen.
4. Geen herkansing per onderdeel mogelijk.

LET OP: APK bussen alleen door RDW

U weet: bussen mogen uitsluitend door de RDW worden gekeurd. De achtergrond hiervan is dat er voor bussen, naast de reguliere APK-eisen, specifieke eisen van toepassing zijn. Deze eisen, zoals die bijvoorbeeld aan de inrichting en (nood)uitgangen gesteld worden, staan ook niet in het handboek "regelgeving APK". Wanneer in het raadpleegscherm bij inrichting "BUS" of "AUTOBUS" staat, betekent dit dat u het voertuig niet mag keuren. Ook als bij de EEG-voertuigclassificatie "M2" of "M3" staat (de Europese aanduiding voor een bus) mag u niet tot keuring overgaan. Wanneer tijdens de controle wordt geconstateerd dat een erkenninghouder c.q. keurmeester toch een bus heeft gekeurd en afgemeld, wordt dit beschouwd als keuren buiten de erkenning. Naar aanleiding van deze overtreding wordt de intrekking-procedure gestart.

Technische gegevens bedrijfsvoagen

Kenteken:	899999
VSW:	W0866200000078999
Plaats VSW:	tegen-voorzijde balk in balk v
Datum eerste toelating:	12-12-1994
APK-vervaldatum:	12-09-2014
Voertuigsoort:	Bedrijfsvoagen

Inrichting:	BUS
Carrosserietype(n):	
EEG-voertuigclassificatie (toevoeging):	M3

Brandstof:	D
Brandstof 2:	
Geometrie:	
Aantal cilinders:	6

Maximum massa voertuig:	18000 kg
Technisch toegelaten maximum massa:	18000 kg
Massa in rijrijke toestand:	15170 kg
Massa ledig voertuig:	15070 kg
Maximum last per as:	as 1: 5000 kg, as 2: 10000
Wielbasis:	588 cm

Afstand tussen voorzijde en hart koppeling:	0 cm
Bijzonderheden:	1: Basis: 8854-1999 2: Ingericht voor het vervoer

Bekijk het raadpleegscherm

Adreswijziging doorgeven aan IBKI

Wanneer u volledig bekend bent en inlogt op 'Mijn IBKI', krijgt u online toegang tot uw eigen gegevens en uw examenresultaten. U kunt uw gegevens, zoals bijvoorbeeld uw adres of uw e-mailadres daar zelf aanpassen. Inloggen kunt u met uw APK-pasnummer (is uw gebruikersnaam) en natuurlijk uw wachtwoord. Als u in 'Mijn IBKI' uw adres wijzigt, geeft IBKI dit ook automatisch door aan de RDW. Op die manier beschikken zowel IBKI als de RDW altijd over uw juiste adresgegevens.

The screenshot shows the IBKI website navigation bar with 'Mijn IBKI' selected. Below the navigation bar, there are links for 'Deelnemer' and 'Werkgever'. The 'Deelnemer' link is highlighted with a yellow background and a photo of a person working at a desk. The 'Werkgever' link is also highlighted with a yellow background and a photo of a person working at a desk. Below these links, there are buttons for 'Bent u deelnemer? Log in op Mijn' and 'Bent u werkgever? Log in op Mijn'.

GEEN REMMENTESTBANK, GEEN KEURING

Vanaf 1 mei 2014 is een gecertificeerde remmentestbank nodig om APK 2 te mogen keuren. Nog 1957 erkenninghouders beschikken niet over zo'n bank. Behoort u bij die groep, onderneem dan actie.

0 0 0 1 9 5 7

1 Hoe zit dat?

0

Nooduitgang taxi

Enige tijd geleden heb ik een taxi gekeurd. Dit doe ik niet dagelijks dus ik heb de regelgeving er even op nageslagen. Hierbij viel me iets bijzonders op bij de controle van de nooduitgang in het dak. Beperkt de controle van de nooduitgang zich alleen tot de bediening vanaf de binnenzijde?

Antwoord

Ja, dat is juist. In artikel 5.2.76, lid 2 van de keuringseisen staat in de linker kolom de eis genoemd. Hierbij staat het volgende vermeld: "De in het eerste lid vermelde nooduitgang in het dak moet van binnen en van buiten kunnen worden geopend." De wijze van keuren, behorende bij dit lid luidt: "Visuele controle, waarbij de nooduitgang aan de binnenzijde moet worden geopend en gesloten."

De eis is in dit geval dus strenger dan de wijze van keuren. De achtergrond hierbij is de veiligheid van de keurmeester: de RDW wil niet van u vragen dat u op het dak klimt tijdens het keuren van deze voertuigen. De verantwoordelijkheid voor het correct kunnen openen van de nooduitgang vanaf de buitenzijde, ligt bij de voertuigeigenaar.

Speciale vloeistoffen bij dieselloertuigen

Moderne dieselloertuigen kunnen voorzien zijn van een systeem waarin een speciale vloeistof gebruikt wordt, zoals de bijvoegingsvloeistof AdBlue of de regeneratievloeistof Eolys. Deze vloeistoffen worden in een apart tankje opgeslagen. Worden deze vloeistoffen eigenlijk gezien als brandstof met alle daarbij horende eisen?

Antwoord

Nee. We nemen namelijk aan dat u deze vraag stelt om te kunnen bepalen hoe u het voertuig moet beoordelen en welke eisen van toepassing zijn. In artikel 5.*.9 staan de keuringseisen voor de brandstofsysteemen. De genoemde vloeistoffen worden niet gezien als brandstoffen. Daarom zijn de eisen zoals omschreven in artikel 5.*.9 dan ook niet van toepassing.

Oranje licht ook zichtbaar vanaf voorzijde

Ik heb onlangs een voertuig gekeurd. Hierbij heb ik lang getwijfeld of ik de verlichting goed moest keuren of niet. Boven de koplampen was er namelijk vanaf de voorzijde een oranje licht zichtbaar. Ik heb dit licht beoordeeld als een zijmarkeringslicht en de auto vervolgens goedgekeurd. Is dit terecht?

Antwoord

Ja. Op dit aspect heeft u het voertuig terecht goedgekeurd. Dit specifieke ontwerp is bekend, het is inderdaad een zijmarkeringslicht en dat mag volgens artikel 5.*.59, lid 4 niet anders dan ambergeel uitstralen. Het lichtarmatuur loopt vanaf de zijkant iets door naar de voorzijde van het voertuig zodat het ambergeel licht ook vanaf de voorzijde zichtbaar is. Dit is echter geen reden voor afkeur.

Een soortgelijke, maar dan omgekeerde situatie is ook bekend. Wanneer u een voertuig daarbij vanaf de zijkant bekijkt, ziet u ook een deel van de koplampunit die licht met een witte kleur uitstraalt. Dit is eveneens geen afkeur.



Het ambergeel zijmarkeringslicht loopt door naar de voorzijde.

Beoordelen roestschade schokdemperbevestiging

Een bepaald type terreinvoertuig is bij de vooras uitgevoerd met een veerondersteuning en schokdemperbevestiging zoals te zien is op foto 1. Het chassis rust via een steun op de veerschotel. De huls die daarop met vier bouten is bevestigd, functioneert als dragende bevestiging voor de bovenkant van de schokdemper. Foto 2 geeft een praktijk-situatie aan waarbij de omgezette rand van de 'schokdemperbevestiging' plaatselijk is aangetast door roest. Hoe moet deze roestschade worden beoordeeld?

Antwoord

De met vier bouten gemonteerde huls dient als schokdemperbevestiging. De veerschotel waar de huls met bouten aan vast zit, vertoont geen roestschade.

Er is bij dit type voertuig sprake van een volledig dragend chassis. Daarom is Annex 3 van de Aanvullende permanente eisen van toepassing. Volgens Annex 3 heeft de bevestiging van de schokdemper een roestschadegradatie van 6 E. Hierbij staat ook een verwijzing naar het beoordelingsprincipe; artikel 21 van de Aanvullende permanente eisen is van toepassing.

Maak, zoals omschreven in artikel 21, een schatting van de afname in percentage van de sterkte van de bevestiging van het ene onderdeel aan het andere. In dit geval dus bevestiging van de 'schokdemperhuls' aan de 'veerschotel'. Doe dit in het gebied dat omsloten wordt door een denkbeeldige lijn, die op een afstand van 100 mm rondom de bevestiging ligt.

Bij de situatie op foto 2 is de roestschade beperkt tot de schade die op de foto te zien is. De 'schokdemperhuls' is verder niet aangetast door roest. Binnen het te beoordelen gebied (100 mm) is de bevestigingssterkte van de linker bout (foto 2) met ongeveer 50 % afgenomen en de bevestigingssterkte van de rechterbout met ongeveer 10%.

De 4 bouten vormen samen de gradatie 6 E, iedere bout op zich dus 1,5 E. De roestschade berekening is dan: 50% van 1,5 E + 10% van 1,5 E samen dus 0,9 E. Dat betekent geen afkeur en ook geen adviespunt op dit punt.

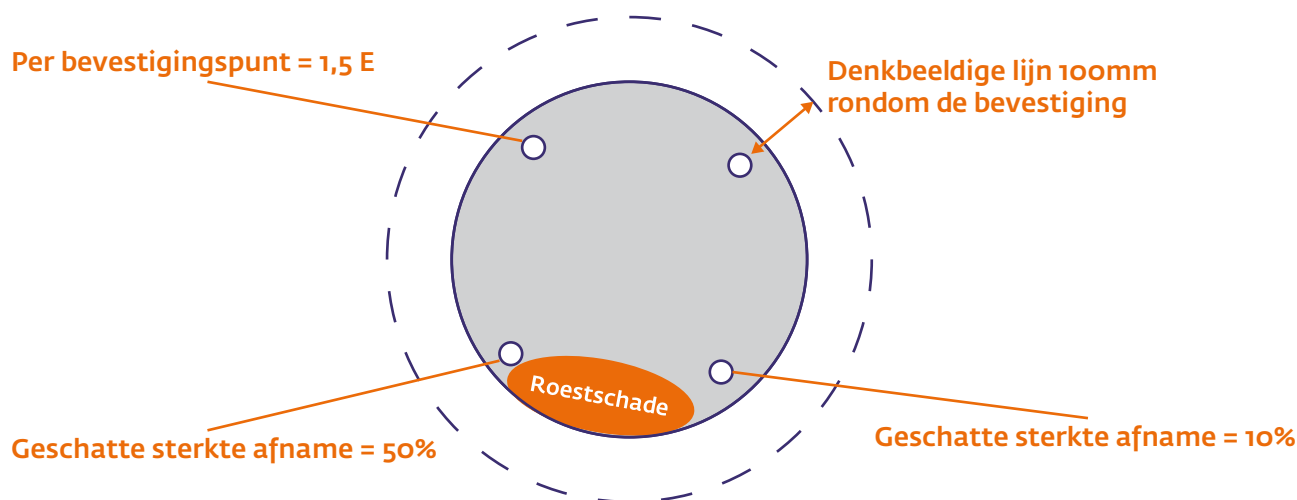


Foto 1: Chassis rust via steun op veerschotel.



Foto 2: Schokdemperbevestiging aangestast door roest.

Schematisch bovenaanzicht schokdemperbevestiging



1 Hoe zit dat?

2

Corrosie wartels van remslangen

Wanneer is er sprake van "ernstige corrosie" van de wartel van een remslang en wanneer is er dan sprake van afkeur?

Antwoord

Corrosie op wartels van remslangen wordt vaak op verschillende manieren beoordeeld. Regelmatig wordt deze corrosie beoordeeld als "putcorrosie", zoals in artikel 53, van de Aanvullende permanente eisen, omschreven is. Dit is echter niet juist.

In artikel 5.*.31, lid 1b is bepaald dat artikel 53 van de Aanvullende permanente eisen alléén van toepassing is op remleidingen. De logische conclusie is dat artikel 53 dus niet van toepassing is op de wartel van een remslang.

De wartel moet daarom, zoals is genoemd in het eerste deel van artikel 5.*.31, lid 1b, beoordeeld worden op "ernstige corrosie." Hier is echter geen specifiek omschreven norm voor te geven. Het komt in zo'n geval dus aan op de deskundigheid van de keurmeester. Wel kan gesteld worden dat wanneer de wartel



Wartel gedeeltelijk verdwenen als gevolg van corrosie.



Breuk als gevolg van corrosie.

zodanig aan corrosie onderhevig is, dat een deel van de wartel is verdwenen, er van ernstige corrosie sprake is. Bijgaande foto's geven een indicatie van ernstige corrosie aan een wartel van een remslang.

Tip: Deze wartels zijn niet altijd direct zichtbaar, een vervolgonderzoek kan dus noodzakelijk zijn. Denk hierbij aan het opschuiven van een beschermingsrubber.



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:



EXAMINERING EN
CERTIFICERING VOOR DE
MOBILITEITSBRANCHE