

APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 68 - MAART 2015

'VAN JONGS AF AAN BEZIG MET VOERTUIGTECHNIEK'

DENNIS KORT, KEURMEESTER BIJ OEGEMA TRANSPORT

Afkeur afmelden verplicht

BIJ ELKE KEURING HOORT
EEN APK-KEURINGSRAPPORT
GOED GEREGLD PAGINA 5

Misser Top 10 2014

WAT VALT OP? EN HOE ZIJN
MISSERS TE VOORKOMEN?
APK SERVICE PAGINA 6

Haalbaarheid van APK-eisen

IS EEN VAN DE
SPEERPUNTEN VAN FOCWA
ONS NETWERK PAGINA 9

EEN NIEUW JASJE?



**HENK BUSSINK /
MANAGER APK
PROCESONDERSTEUNING**

Het eerste nummer van APK Keurmeester in 2015 verschijnt in een andere vorm. De nieuwe vormgeving en indeling zorgen voor een fris, modern blad. Voor velen zal het even wennen zijn, maar de vertrouwde thema's mens, praktijk en wetgeving zijn er nog steeds. Nu alleen overzichtelijker gepresenteerd. Dat biedt meer structuur en informatie is sneller te scannen. Het doel van APK Keurmeester blijft vanzelfsprekend hetzelfde: keurmeesters en erkenninghouders informeren over alles rondom de APK. Van nieuwe regelgeving tot tips voor het werk en uitleg over examens. Op de cover en hiernaast 'Op de brug' leest u over Transportbedrijf Oegema, zij keuren onder andere hun eigen LZV's (Lange Zware Voertuigen). De rubriek 'Goed geregeld' biedt belangrijke informatie, zoals wijzigingen in de APK-regelgeving vanaf 1 april 2015. Bent u benieuwd naar de Misser Top 10 van 2014? Die vindt u bij 'APK Service' op pagina 6. Heeft u vragen of opmerkingen? We horen het graag!

Vragen?

- Over de inhoud van deze APK Keurmeester?
RDW Klantenservice 0900 97 39 (werkdagen 8.00 - 17.00 uur).
- Over het afmeldsysteem? Bel uw eigen communicatieprovider.
- Over uw RDW-pincode? RDW Servicedesk ICT 0598 69 33 69.
- Over examens en bevoegdheidspassen? IBKI 030 608 77 66.
- Een adreswijziging doorgeven? Mijn IBKI op www.IBKI.nl, 030 608 77 66 of gebruik het afmeldsysteem.



Redactieadres

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

Bladformule, bladmanagement en realisatie

KRIS KRAS context, content and design

Fotografie RDW, Jurriaan Hoefsmit, Edith Paol, Target Press

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, vervoelvoudigd 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



'LZV'S ZIJN
HELEMAAL
INGEBURGERD
BIJ ONS'

Transportbedrijf Oegema heeft vestigingen in Dedemsvaart, Culemborg en Brno in Tsjechië. De eigen werkplaats, in Dedemsvaart, verzorgt het onderhoud en de APK-keuring van het eigen wagenpark, maar doet dit ook voor derden.



**ERWIN JACOBS,
MANAGER WAGENPARK OEGEMA TRANSPORT**

Hoe is het om je 'eigen' voertuigen te keuren? "We hebben zo'n 200 trekkende eenheden en ruim 200 eenheden getrokken materieel, waaronder gesloten laadbakken, kasten- en huiftrailers. We keuren de vrachtwagens uiteraard volgens de geldende APK-eisen. Er zit geen verschil tussen een APK-keuring voor ons wagenpark of die voor externe klanten. We volgen gewoon de punten uit het APK-boek. Ook wij hebben te maken met steekproeven."

Jullie keuren ook LZV's. Hoe verloopt zo'n keuring? "Eigenlijk is het gewoon dezelfde keuring. We rijden zelf met drie LZV's (Lange Zware Voertuigen), die ruim 25 meter lang mogen zijn. De werkplaats is erop aangepast. Zo kunnen we een LZV compleet naar binnen rijden. Ook is de put langer, waardoor

we in één keer compleet onder een gekoppeld span door kunnen. Er zijn voor een LZV aanvullende toelatingseisen, die gecontroleerd worden voordat het voertuig gebruikt mag worden in een LZV-combinatie. Denk bijvoorbeeld aan aslastmeters en markering. Elk onderdeel in het span keur je afzonderlijk. Als je dat weet, is het niet veel anders dan het keuren van een 'gewone' aanhangwagen."

Wat doet jullie garage nog meer? "In principe doen we alle vormen van reparatie en revisie, behalve schadeherstel. Er is wel een verschil in reparatie aan ons eigen wagenpark of voertuigen van derden. Bij eigen vrachtwagens is de eerste reparatie erop gericht de combinatie weer zo snel mogelijk de weg op te krijgen. In een later stadium verhelpen we dan het probleem volledig bij gepland onderhoud.

Bij een externe klant nemen we, in overleg, de tijd om dat direct te doen. Verder verwachten we dat onze chauffeurs onderweg basisreparaties kunnen uitvoeren. Kleine dingen. Want soms zijn er chauffeurs die nog geen lampje kunnen vervangen."

Wat onderscheidt jullie van andere garages? "Allereerst diversiteit. We onderhouden verschillende merken, maar ook alle types getrokken materieel, kooiopen, auto-laadkranen, eigen heftrucks en pallettrucks. We proberen altijd zoveel mogelijk moderne technieken toe te passen. We hebben een onderhoudsstraat waar we het complete beladen span met hydrauliekstempels op hoogte kunnen brengen. Onze monteurs kunnen zo staand op de werkvloer werken. Zo kunnen reparaties sneller en efficiënter verlopen."

APK-regelgeving Wat verandert er per 1 april 2015?

Vanaf 1 april 2015 is een klein aantal wijzigingen in de APK-regelgeving van kracht. Met name de hoofdstukken Algemeen en Invulinstructie APK-rapport zijn aangepast. We zetten de belangrijkste punten voor u op een rij.

Toelichting op reparatieadviespunten, adviespunten, reparatiepunten, afkeurpunten of opmerkingen

Bij elk van deze punten kunt u voortaan in het meldscrem een toelichting geven. Veel keurmeesters hebben hierom gevraagd, zodat ze extra uitleg kunnen geven aan de voertuigeigenaar. U kunt een vrije tekst 'toevoegen

van maximaal 30 posities (inclusief spaties en leestekens) per toelichting.

Wat verandert er in het raadpleegscherm voertuigen?

Het onderscheid tussen G, G2 en G3 is vervallen. Daarom ziet u in het raadpleegscherm voertuigen alleen nog de brandstofsoort G. Hierdoor vervalt voor personenauto's met een datum eerste toelating tussen 31 december 1992 en 1 januari 1998, voorzien van een LPG-installatie waarbij voorheen de vermelding G3 stond, de meting bij verhoogd toerental (viergasmeting).

Daarnaast is het raadpleegscherm voertuigen uitgebreid met de gegevens 'geluidsniveau' en 'toerental' bij personenauto's, bedrijfsauto's en driewielige motorrijtuigen. En met het gegeven 'breedte' bij bedrijfsauto's en aanhangwagens. De laatste toevoeging heeft te maken met het mogelijk overschrijden van de maximale wettelijke voertuigmaten. Meer informatie vindt u op de website: www.rdw.nl/apkregelgeving, bij de toelichting op 'Afmetingen en massa's'.

Nieuwe coderingslijst

Per 1 april 2015 geldt een nieuwe coderingslijst reparatie- en afkeurpunten. U kunt deze downloaden via www.rdw.nl/apkregelgeving.

Keuringsaspecten: voortaan code O06 gebruiken

Als u een onderdeel niet kunt beoordelen moet u het voertuig op dit punt afkeuren en afmelden én de reden van afkeur vermelden. Codes O01 tot en met O05 zijn vervallen, voortaan gebruikt u code O06: 'Keuringsaspect kan niet worden beoordeeld REK art. 24 & 25'. U bent verplicht hierbij een toelichting te geven. Dat doet u tijdens de melding van de afkeur. Mogelijke redenen voor het niet kunnen beoordelen zijn onder meer:

- de kofferdeksel of motorkap is niet te openen;
- de wieldeksels die de wielbouts bedekken, zijn niet los te nemen;
- de dop over de trekhaakkogel is niet te verwijderen doordat een sleutel ontbreekt.

Let op: code O06 kunt u niet gebruiken als de geldigheid van een ijkcertificaat is verlopen of wanneer apparatuur niet (juist) werkt. In zo'n geval mag u het voertuig niet keuren.

Proef digitaal afhandelen steekproef

De steekproefcontroleur kan het resultaat van een herkeuring digitaal afhandelen. Hij verwerkt de gegevens dan via een tablet direct in het RDW-systeem. Hierdoor zijn de cumstand van de erkenninghouder en keurmeester altijd actueel. Erkenninghouders kunnen het steekproefcontrole-rapport digitaal raadplegen en printen via APK-Webdirect. U bent als erkenninghouder ervoor verantwoordelijk dat de aanvrager van de keuring hiervan een afdruk ontvangt.

Afkeur afmelden verplicht Voorkom intrekken erkenning

Het komt regelmatig voor: een auto komt niet door de APK-keuring en de desbetreffende garage meldt dit mondeling aan de voertuigeigenaar. Er wordt echter geen APK-keuringsrapport afgegeven. Dit is wel verplicht. Het niet afmelden bij de RDW van het resultaat van de keuring kan grote gevolgen hebben voor de erkenning.

Vaak komt het aan het licht dat er geen keuringsrapport is afgegeven na afkeur, als de klant naar een ander bedrijf gaat voor een nieuwe APK-keuring. Komt de auto daar wél door de keuring, dan krijgt de RDW hierover meestal een klacht binnen van de voertuigeigenaar. Dat is voor de RDW reden voor een onderzoek. Als er wel een keuring is verricht maar geen APK-keuringsrapport is afgegeven, dan is er sprake van een onvolledig uitgevoerde keuring. In de Toezichtsbeleidsbrief is te lezen dat een onvolledige keuring geldt als een categorie III overtreding. Deze wordt gesanc-tioneerd met een intrekking van de erkenning voor ten minste zes weken. Daarnaast wordt gekeken of de betreffende erkenninghouder de afgelopen tweeënhalve jaar vaker de fout in ging en daarvoor is gesanc-tioneerd. Is dat het geval, dan kan de erkenning voor 12 weken tot zes maanden worden ingetrokken.



Opleider veroordeeld voor fraude

De rechtbank in Utrecht heeft op 12 januari 2015 een opleider veroordeeld wegens (het meewerken aan) valsheid in geschrifte. Het gaat om het vervalsen van loonstroken en arbeidsovereenkomsten voor toelating tot APK-examens. Ook een aantal APK-keurmeesters was hierbij betrokken.

Het exameninstituut IBKI kreeg signalen van examenkandidaten over de fraude en deed in 2010 aangifte. De opleider is veroordeeld tot een geldboete en het vergoeden van de schade. Hij is niet in hoger beroep gegaan tegen het vonnis. De APK-keurmeesters waren eerder al veroordeeld en kregen taakstraffen. Het maakt duidelijk dat we in Nederland heel zorgvuldig met het APK-systeem omgaan. Inmiddels is fraude via loonstroken en arbeidsovereenkomsten niet meer mogelijk. Relevante praktijkervaring toetst IBKI nu in de APK-examens zelf.

VRAAG & ANTWOORD

'PRATEN KEUR-MEESTERS MEE OVER DE EU-RICHTLIJN?'

VRAAG VAN EEN KEURMEESTER: "Afgelopen jaar is de

EU-Richtlijn voor APK-keuringen gepubliceerd.

Sommige eisen zijn duidelijk door ambtenaren bedacht

die nooit onder de motorkap hebben gekeken. Mogen

keurmeesters hier eigenlijk over meepraten?"

"Het kan zeker nuttig zijn als mensen uit de praktijk meepraten over belangrijke wet- en regelgeving. Zij moeten er tenslotte mee werken. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft de RDW gevraagd uiterlijk 1 april 2015 advies uit te brengen over de toepassing van de Richtlijn. We betrekken alle belanghebbenden uit de branche daarbij. De keurmeesters zijn vertegenwoordigd door de vereniging van Automobieltechnici ATC. Het is goed dat deskundigen meepraten over de regelgeving en dat zij vanaf de start input kunnen geven. Hiervoor zijn vier werkgroepen gevormd rondom de hoofdthema's van de Richtlijn: keuringseisen, keuren van landbouwtractoren, benodigde apparatuur voor APK en frequentie van APK. IenM gebruikt ons advies om de nieuwe wet- en regelgeving op te stellen. Deze regels moeten op 20 mei 2017 klaar zijn. Precies een jaar later geldt de nieuwe Richtlijn in elke lidstaat, dus ook in Nederland."

In het meldscrem kunt u een toelichting plaatsen voor de voertuigeigenaar.

AANVULLING OP APK-BOEK

Eind maart hebben alle erkenningshouders de wijzigingen als aanvulling op het APK-boek per post ontvangen. Het is handig de betreffende pagina's direct te vervangen, zodat uw boek actueel is. Dit kan worden gecontroleerd door de RDW. Heeft u nog geen aanvulling ontvangen? Neem dan contact op met de RDW: 0900 9739. De nieuwe regelgeving is ook te downloaden via www.rdw.nl.

MISSER TOP 10

APK2	2014	2013	APK1	2014	2013
1 VERGETEN AC1:BAND AANWEZIG MET EEN PROFIELDIEPTE VAN 1,6 T/M 2,5 MM	4,7%	4,8%	1 REMVERTRAGING BEDRIJFSREM ANHANGWAGEN ONVOLDENDE (TUSSEN 90% EN 100% VAN DE WETTELIJKE VERTRAGING)	4,4%	5,0% (2)
2 VEER GEBROKEN OF GESCHEURD (ONDEUGDELIJK)	3,9%	5,2% (2)	2 VERSCHIL IN REMWERKING OP EEN AS ANHANGWAGEN TE GROOT, MAAR MINDER DAN 50%	2,9%	2,3% (5)
3 VERGETEN AC4:STUUR- OF FUSEEKOGEL AANWEZIG MET GELIJK OF KLEINDER DAN 1,0 MM SLIJTAGESPELING	3,8%	3,9%	3 VERGETEN AC1:BAND AANWEZIG MET EEN PROFIELDIEPTE VAN 1,6 T/M 2,5 MM	2,9%	2,7%
4 VERSCHIL IN REMWERKING TE GROOT, MAAR MINDER DAN 50%	3,7%	2,9% (5)	4 BAND BEDRIJFSAUTO LICHT BESCHADIGD	2,9%	1,9% (7)
5 STOFHOES STUURINRICHTING BESCHADIGD EN DICT NIET MEER AF	3,6%	3,7% (3)	5 GERINGE LUCHTLEKKAGE REMINRICHTING BEDRIJFSAUTO	2,8%	2,0% (6)
6 KILOMETERSTAND WIJKT AF	3,0%	2,9% (7)	6 BAND ANHANGWAGEN LICHT BESCHADIGD	2,7%	2,7% (4)
7 REMSLANG LICHT BESCHADIGD, WAPENINGSMATERIAAL ZICHTBAAR	2,9%	3,2% (4)	7 VERGETEN AC4:STUUR- OF FUSEEKOGEL AANWEZIG MET GELIJK OF KLEINDER DAN 1,0 MM SLIJTAGESPELING	2,6%	1,6%
8 VERPLICHTE LICHTEN WERKEN NIET GOED M.U.V. REMLICHTEN EN RICHTINGAANWIJZERS	2,9%	2,9% (6)	8 VERSCHIL IN REMWERKING OP EEN AS BEDRIJFSAUTO TE GROOT, MAAR MINDER DAN 50%	1,9%	-
9 REMLEIDING ERNSTIG GECORRODEERD	2,5%	-	9 HULPBALK ANHANGWAGEN GESCHEURD	1,6%	-
10 STOFHOES FUSEEKOGEL BESCHADIGD EN DICT NIET MEER AF	2,5%	2,3% (10)	10 LOAD-INDEX BAND BEDRIJFSAUTO KLEINER DAN MAXIMALE ASLAST	1,6%	1,8% (8)

Misser Top 10 op APK-goedkeurmeldingen. We vergelijken 2014 met 2013 (tussen haakjes staat de positie in 2013).

Top 10 APK-missers

Wat valt op aan de Misser Top 10 op APK-goedkeurmeldingen van 2014? Zijn er nieuwe binnenkomers, of interessante stijgers en dalers? En hoe kunnen we missers voorkomen? We vergelijken de misser Top 10 van 2014 met de getoonde Misser Top 10 in de APK-keurmeester van december 2013.

ADVIESPUNTEN BETER IN BEELD

Voorheen stond het 'vergeten adviespunt' altijd op nummer 1 omdat deze misser bestond uit vijf adviespunten. Dit jaar vermelden we voor het eerst elk adviespunt afzonderlijk in de Misser Top 10. Missers registreren we sinds enige tijd op een andere wijze, daardoor kunnen we nu de positie per adviespunt inzichtelijk maken.

APK1: NIEUWE BINNENKOMERS

Nieuw in de Misser Top 10 van APK1 is de missers 'hulpbalk aanhangwagen gescheurd'. Navraag bij enkele steekproefcontroleurs wees uit dat het gebruik van een goede lamp het controleren van het chassis makkelijker maakt. Daarnaast kan het noodzakelijk zijn om een trapje te gebruiken om de balken goed te beoordelen. Daarnaast is opvallend dat de nummer 9 van vorig jaar is verdwenen uit de top 10: 'inrichting aanpassing dimlichtafstelling werkt niet goed'. In 2009 stelden we deze eis voor het eerst en dit leverde relatief veel afkeur op. Inmiddels zijn alle voertuigen voor de eerste keer op dit punt gecontroleerd en waar nodig hersteld.

WEER DIE VEER BIJ APK2

De gebroken veer staat al een paar jaar op nummer 2. We hebben het vaak onderzocht, maar de oorzaak van het niet zien van de gebroken veer is niet duidelijk.

ERNSTIGE CORROSIE REMLEIDING

De Misser Top 10 van APK2 kent weinig verschuivingen, wel is er een nieuwe binnenkomer. Ernstige corrosie van de remleiding zien we dit jaar meer. In elk geval is corrosie van de remleidingen weer een extra aandachtspunt voor keuringen.



Nieuw: APK e-mailservice

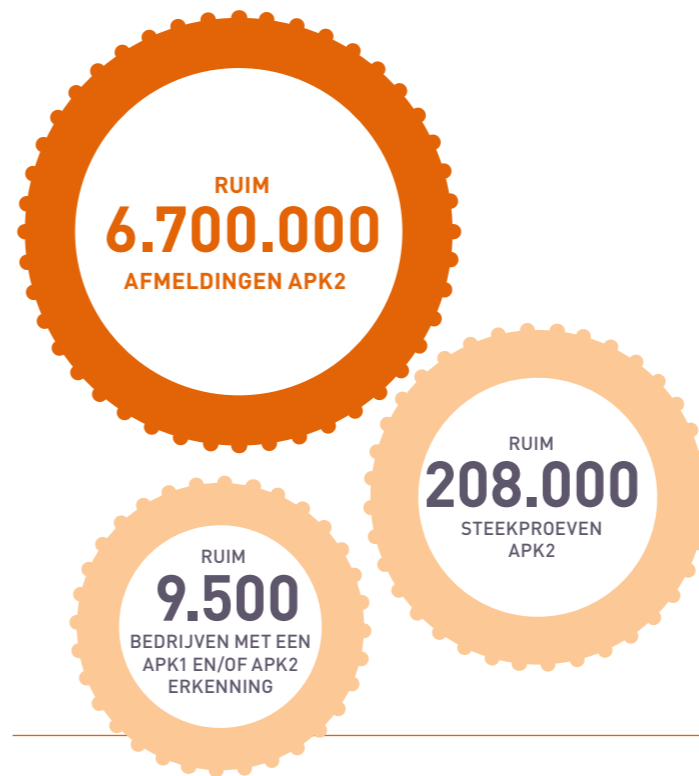
Op de hoogte blijven van alles rondom de APK? Dat kan via een proef van de RDW. Een APK e-mailservice. Als u zich voor deze service aanmeldt, ontvangt u automatisch informatie over APK-regelgeving, belangrijke veranderingen of ander relevant APK-nieuws.

Interesse? Geef dan uw e-mailadres door via Webdirect, bij het tabblad 'keurmeester'. Of via de applicatie waarin u voertuigen raadpleegt.

RDW-jaarverslag 2014:

APK in cijfers

Wat zijn de opvallendste APK-cijfers in 2014? Hoeveel afmeldingen waren er? En hoeveel steekproeven deed de RDW? Het RDW-jaarverslag staat vol met dit soort APK-cijfers. In deze Keurmeester alvast een voorproefje.



Gebruik de nieuwe coderingslijst

Vanaf 1 april 2015 geldt een nieuwe coderingslijst reparatie- en afkeerpunten. Alle erkenninghouders ontvangen de nieuwe lijst bij deze APK Keurmeester, zodat in elk bedrijf een exemplaar aanwezig is. Ook kunt u altijd een actuele versie downloaden via www.rdw.nl/apkregelgeving.

Coderingen reparatie- of afkeerpunten		RDW	
Code	Omschrijving	Code	Omschrijving
50	ALGEMEEN	56	OPHANGING
A02	Voertuiggegevens komen niet overeen met kentekenregister 5.*.1	G04	Band karkas zichtbaar of vertoont uitstulping 5.*.27
A03	Kentekenplaat onjuist/niet goed leesbaar/afgeschermd 5.*.1	G05	Band onvoldoende profiel 5.*.27
A04	Identificatienummer niet op chassis of frame 5.*.1	G06	Band onrecht naggeprofileerd 5.*.27
		G07	Band verkeerd gemonteerd/verschillende maataanduiding 5.*.27
		G08	Band met onvoldoende draagvermogen (load-index) 5.*.27
		G09	Band met onvoldoende spanning 5.*.27
51	ALGEMENE BOWWALIJZ VAN HET VOERTUIG	G10	Veersysteem werkt niet goed 5.*.28
B05	Chassisraam/carrosserie gebroken/gescheurd 5.*.3	G11	Veersysteem gebroken/gescheurd/ontoeug, bevestigd 5.*.28
B06	Chassisraam/carrosserie deel corrosie 5.*.3	G03	Schokdemper niet aanwezig/werkt niet goed 5.*.28
B07	Frame, voor- of achterwerk gebroken/gescheurd/vervormd 5.5.3	G11	Schokdemper ondeugdelijk bevestigd 5.*.28
B08	Frame, voor- of achterwerk corrosie 5.5.3		
B09	Onderdelen frame/zeilragende constructie onoeug, bev. 5.5.3		
B10	Bovenbouw ondeugdelijk bevestigd 5.*.4	67	STUURINRICHTING
B11	Ondersteuning laadvloer/ruimte ondeugdelijk/corrosie 5.*.4	H04	Wielen reageren niet goed op draaiing van stuurwiel 5.*.29
B12	Accu aanhangwagen ondeugdelijk bevestigd 5.12.5	H05	Gestuurde wiel aanhangwagen reageren niet goed 5.12.29
B13	Bevl. bedrading aanhangwagen ondeugdelijk/niet geïsoleerd 5.12.5	H06	Weerstand voelbaar in de stuurinrichting 5.*.29
		H07	Wielen kunnen in uiterste stand niet vrij draaien 5.*.29
62	AFMETINGEN EN MASSAS	H08	Stuurinrichting ondeugdelijk bevestigd/niet geborgd 5.*.29
C01	Maximaal toegestane afmetingen te groot 5.*.6	H09	Stuurinrichting gebroken/gescheurd/corrosie/vervormd 5.*.29
		H10	Stofhoes stuurhuis/kogel dicht niet af 5.*.29
		H11	Koppeling stuurinrichting niet spelingsvrij 5.*.29
		H12	Flexibele koppeling stuurinrichting beschadigd 5.*.29
		H13	Verbinding stuurinrichting teveel spelings 5.*.29

Ruim 9.500 bedrijven in Nederland hebben een erkenning voor APK1 en/of APK2. Dit aantal is al een paar jaar hetzelfde. In 2014 legde de RDW ongeveer 5.000 bedrijfsbezoeken af. Hierbij ging het ook om bedrijven die een erkenning hebben voor het keuren van gasinstallaties, tachografen en het alcoholslot.

STUREN OP RISICO'S

Bijna 400 erkenninghouders kregen te maken met een sanctie, variërend van een waarschuwing tot intrekking van de erkenning voor onbepaalde tijd (bij drie bedrijven). In totaal kregen 414 APK-keurmeesters een sanctie opgelegd. In 2014 legden we vaker zwaardere sancties op, zoals voorwaardelijke en tijdelijke intrekkingen. Dit was voornamelijk het gevolg van het scherper inzetten van zogeheten risicogericht toezicht. Door gebruik te maken van gegevens en ervaringen uit eerdere steekproeven is het mogelijk om een risico-inschat-

ting te maken: hoe groot is de kans dat er bij een bepaald bedrijf of keurmeester wederom een fout wordt gemaakt? Maar ook: waar gaat het in zijn algemeenheid vaak mis rond de APK? Daar sturen we steeds meer op in ons toezicht-beleid.

TOEZICHT OP ERKENNINGEN

Het aantal afmeldingen voor APK1 bedroeg 270.557. Voor APK2 ging het om 6.708.093 afmeldingen. Een stijging van 247.554 ten opzichte van 2013. Dit komt onder meer door de gestegen verkoop van occasions. Het steekproefpercentage voor APK is wettelijk vastgelegd: de norm is 3%. We maken een constante afweging tussen het zo efficiënt en effectief mogelijk inzetten van steekproefcontroleurs en het behalen van het steekproefpercentage. Net als in voorgaande jaren haalden we in 2014 de norm van 3%: voor APK1 voerden we 8.204 steekproeven uit en voor APK2 waren het er 208.989.

SCHERP LETTEN OP DE HAALBAARHEID VAN NIEUWE APK-EISEN



**'WE WILLEN
WEDERZIJDSE ERKENNING
VAN APK-KEURINGEN'**

TOM VAN STEIJN / COÖRDINATOR CARROSSERIEBOUW VAN FOCWA

De mobiliteitsbranche, belangenorganisaties en de RDW zijn vertegenwoordigd in de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK). Welke rol speelt FOCWA in dit overleg? En wat heeft de organisatie bereikt? We vroegen het Tom van Steijn, Coördinator Carrosseriebouw van FOCWA.

Wat zijn de speerpunten van FOCWA?

"Namens FOCWA/CarrosserieNL vertegenwoordig ik binnen SO-APK met name de fabrikanten van carrosserie- en trailerbouw. Zij bouwen veelal voertuigen die een jaar later onder de APK vallen. Een deel van onze leden voert APK-keuringen uit aan zware bedrijfswagens en aanhangwagens. In het overleg zit ik dus met name voor de APK1, zodat ik de leden goed kan informeren over nieuwe ontwikkelingen en kan opkomen voor hun belangen. Ook houd ik ontwikkelingen binnen APK2 in de gaten en koppel die waar nodig intern terug. Stel bijvoorbeeld dat er plannen zijn om de afkeurcriteria van ruitschades te veranderen. Mijn collega's van FOCWA Specialisten kunnen hierover dan meedenken."

Hoe bevalt de samenwerking binnen SO-APK?

"De samenwerking met de RDW en de andere partners is erg goed. Met de RDW hebben we sowieso dagelijks contact, bijvoorbeeld over wet- en regelgeving en de toelating van voertuigen. Binnen SO-APK houden ook TRTA en TLN zich bezig met de APK-eisen voor zware voertuigen, net als wij. Wanneer er voorstellen vanuit Europa komen voor wijzigingen of aanscherping van de eisen die consequenties hebben voor onze doelgroep, dan bundelen we de krachten. Daarmee boeken we goede resultaten."

Op welk resultaat bent u het meest trots?

"Een belangrijk resultaat dat we samen met TRTA en TLN hebben bereikt, had te

maken met de eisen voor de minimum vereiste remvertraging voor nieuwe voertuigen. Vanaf 2012 zijn de APK-eisen gelijkgetrokken met de eisen die gelden bij de toelating van het voertuig. Voor personen- en bedrijfswagens is dat geen probleem. De maximale remvertraging van deze voertuigen is veel hoger dan de verplichte waarde. Voor aanhangwagens en opleggers ligt dat anders: in de praktijk blijkt dat de remvertraging na zo'n twee jaar beduidend lager is dan bij de toelating. Dat zie je bij de APK. We voorzagen dan ook veel afkeur. Door het verhogen van de extrapolatiedruk van 6,5 naar 7 bar zou dit voorkomen worden. We hebben testen gedaan met deze druk en aangetoond dat het geen nadelige consequenties heeft voor de veiligheid. In de SO-APK kregen we de handen op elkaar voor ons voorstel om de extrapolatiedruk te verhogen. Daarna konden we het ministerie van Infrastructuur en Milieu overtuigen en zijn de regels aangepast."

Hoe ziet u de toekomst van de APK?

"Wij willen een wederzijdse erkenning van APK-keuringen binnen Europa. Met name voor trailerverhuurbedrijven is dit een uitkomst. Vaak verhuren zij trailers voor een aantal jaar aan een vervoerder in een ander Europees land. Deze trailers moeten dan elk jaar terug naar Nederland voor de APK. Dit is gewoon kapitaalvernietiging. Een wederzijdse erkenning van APK-keuringen in Europees verband kan wat ons betreft niet snel genoeg komen."

FOCWA IN HET KORT

FOCWA staat voor Federatie van Organisaties in de Carrosserie- en Wagenbouw en Aanverwante bedrijven. De organisatie behartigt de belangen van ondernemers in de carrosseriebranche. Ook stimuleert FOCWA kennisontwikkeling en innovatie. Bij FOCWA zijn zo'n 2.400 bedrijven aangesloten, verdeeld over drie zelfstandige verenigingen: FOCWA Schadeherstel, CarrosserieNL (trailer- en carrosseriebouw) en Vereniging FOCWA Specialisten (onder meer caravan- en camperservice, autorestauratie en autoruiterherstel).

KOELE TRAILERS

Een milieuvriendelijke, stille trailer. Dat is de New Cool, een hybride koel-trailer die is ontwikkeld in Nederland. De energie voor de koeling komt onder meer van zonnepanelen.

Uniek aan de New Cool is dat de koelmachine op deze trailer geen dieselmotor heeft, maar alleen een elektromotor. Deze krijgt energie van teruggewonnen remenergie en zonnepanelen op het dak. Dit betekent een besparing van ongeveer dertig liter diesel per dag. Ook is er geen uitstoot van CO₂ en fijnstof. Een ander voordeel is dat de koelmachine op de trailer stil is.

Innovatie en maatwerk

Dat de New Cool uit Nederland komt, is geen toeval. Voor de Nederlandse trailerbranche is innovatie erg belangrijk, want de concurrentie met buitenlandse fabrikanten is groot. Zij bouwen standaardtrailers tegen lage kosten. Tegelijkertijd groeit de vraag naar maatwerk en daar is Nederland sterk in – onder meer door een goede samenwerking binnen de branche. De ontwikkeling van de New Cool is daarvan het resultaat, waarbij ook TRTA en FOCWA betrokken waren.

> TRTA komt een volgende keer in deze rubriek aan het woord.

VRAAG VAN EEN KEURMEESTER:

Komt wegroesten van de bevestigingspunten van gordels vaak voor?

Een tijdje geleden keurde ik een wat oudere personenauto. Tijdens het beoordelen van de gordelbevestiging trok ik aan de gordel van een van de achterste zitplaatsen. Hierbij voelde ik iets vreemds.

Ik schoof de bekleding aan de kant en zag dat het bevestigingspunt voor een groot gedeelte was weggeroest. Ik schrok hier behoorlijk van. Komt dit vaker voor?

Helaas zien we het aantal afkeuringen hierop in de steekproeven toenemen. Gelukkig komt het wegroesten van de bevestigingspunten niet heel vaak voor. Wel adviseren we keurmeesters extra alert te zijn op dit punt. Artikel 5.*.47 geeft aan dat de gordels deugdelijk moeten zijn bevestigd. U keurt dit door een visuele inspectie. Hierbij wordt u, in het geval van corrosie, doorverwezen naar de Permanente eisen. Schuif bij twijfel de bekleding aan de kant of controleer het bevestigingspunt van de gordel vanuit de wielkast.



‘LEVENSGEVAARLIJK: HET BEVESTIGINGSPUNT VAN DE GORDEL IS HIER BIJNA GEHEEL WEGGEROEST’

VRAAG VAN EEN KEURMEESTER:

KAN IK DE TPMS-AANWIJZING GEBRUIKEN BIJ DE KEURING?



TPMS direct systeem: in elke band zit een sensor die de spanning meet.

Vraag van een keurmeester: “Het lijkt me handig om de TPMS-aanwijzing te gebruiken voor de verplichte controle van de bandenspanning bij APK2, volgens keuringseis 5.2.27 lid 9 of 5.3.27 lid 10. Dat gaat sneller dan meten met een losse bandenspanningsmeter. Mag dat?”

Handig, maar nog niet toegestaan

“Nee, op dit moment is dat helaas niet toegestaan. Het is natuurlijk handig dat het Tyre Pressure Monitoring System (TPMS) vanaf eind 2014 standaard in vrijwel alle nieuwe auto's zit. Maar over TPMS is nog niets vastgelegd in de APK-regelgeving. Daarom kunt u dit niet als controle-apparaat gebruiken. In de erkenning is een doelmatige bandenspanningsmeter één van de voorgeschreven apparaten die

aanwezig moeten zijn in de keuringsruimte. Dit staat in de Regeling Erkenning en keuringsbevoegdheid APK, artikel 11. Deze zult u dus moeten gebruiken bij de beoordeling van de bandenspanning. Het TPMS is wel een gespreksonderwerp van de werkgroep 'keuringsseisen' die bezig is met het advies voor de nieuwe APK-richtlijn. Het is dus afwachten wat dit advies wordt en of het wordt overgenomen.”



TPMS indirect systeem: de software van de auto herkent een afwijking.

VRAAG VAN EEN ERKENNINGHOUDER:

Onterechte boete na APK-keuring?

Mijn klant kreeg laatst een hoge boete, omdat hij fraude gepleegd zou hebben met zijn tachograaf. Ik hoorde dat zo'n apparaat soms een foutcode aanmaakt tijdens een APK-keuring. Hoe kan dat? En is het te voorkomen?

Helaas hoort de RDW dit vaker. Het heeft te maken met het tweede snelheidssignaal, verplicht voor voertuigen met een datum eerste toelating na 30 september 2012. Naast het gebruikelijke signaal van de kitas-gever op de versnellingsbak komt er een extra signaal binnen in de tachograaf. Dit signaal wordt meestal verkregen uit de canbus, meestal van het linker voorwiel. Als de signalen te veel verschillen, maakt het apparaat een foutcode aan. De gevolgen van zo'n foutcode in het controleapparaat kunnen voor uw klant groot zijn: boetes van ruim 3.500 euro zijn geen uitzondering.

Wat kan er fout gaan?

Het canbus-signaal wordt getriggerd boven een bepaalde snelheid. Deze drempelwaarde verschilt per voertuigmerk en ligt meestal tussen de 3 en 7 km/u. Tijdens de APK kan dit onder andere misgaan bij het spinnen van de voorwielen om de wiellagers te controleren. De spinners halen namelijk een hogere snelheid dan de drempelwaarde. De tachograaf constateert hierop een verschil tussen de twee snelheidssignalen en maakt een foutcode aan. Dat gebeurt ook als het contact uitstaat, want het apparaat krijgt continu 24 volt voeding. De remmentest is geen

probleem omdat de snelheid van de remmen-bank niet boven de drempelwaarde komt.

Niet meer spinnen

Eigenlijk is er maar één advies. Is de bedrijfsauto in gebruik genomen na 30 september 2012 en voorzien van een digitale tachograaf: niet meer spinnen. U kunt ook op een andere manier het wiel ronddraaien, bijvoorbeeld met de hand.

Opnieuw ijken

Heeft het controleapparaat toch een foutcode opgeslagen, dan is deze fout alleen

te verwijderen door het controleapparaat opnieuw te ijken en af te melden bij de RDW.

Foutmelding op het scherm van een tachograaf.



MITSUBISHI OUTLANDER (2006)

KEURINGSDATUM:	16-02-2015
BRANDSTOFSOORT:	LPG (G3)
AANTAL CILINDERS:	4
CILINDERINHOUD:	2378 CM ³
VERMOGEN:	118 KW
BRANDSTOFVERBRUIK	
GECOMBINEERD:	10,3 L/100 KM
WIELBASIS:	2620 MM
MASSA RIJKLAAR:	1603 KG



FOLKERT DATEMA / EIGENAAR BEELDBEWERKINGSBEDRIJF

‘VEILIG EN ONTSPANNEN OP WEG’

“Ik heb bewust gekozen voor deze auto: four wheel drive in combinatie met een automaat. De Outlander rijdt veilig en ontspannen. Het is de eerste auto waarmee ik uitgerust op mijn vakantiebestemming aankom. En ik raak bijna nooit in de slip, ook al ligt er een laag ijs op de weg. De APK-keuring vind ik belangrijk, vooral

voor de veiligheid. Ik wil zeker weten dat alles in orde is. Maar eigenlijk valt het altijd mee, hooguit nieuwe banden of verlichting. Soms overweeg ik om over te stappen op een elektrische auto. De Tesla zou mooi zijn, maar die is nog te duur. Dus voorlopig blijf ik mijn stoere Outlander trouw.”