

APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 81 - JUNI 2018

'EVC-TRAJECT
IS DE KROON
OP MIJN
VAKDIPLOMA'

RICHARD BOUMA
AANKOMEND KEURMEESTER AUTOBEDRIJF OPPERS

**Misser Top 10
2017**

REMMEN, BANDEN
EN MILIEU
APK SERVICE - PAGINA 6

**Nationaal
Kenniscentrum EVC**

WE ERKENNEN
'LEREN IN DE PRAKTIJK'
ONS NETWERK - PAGINA 8

**Roestschade
aan dorpel**

DE BELANGRIJKSTE
REGELS OP EEN RIJ
HOE ZIT DAT - PAGINA 10

PRAKTIJKKENNIS



PAUL DIETZ
DIVISIEMANAGER TOEZICHT &
BEORDELING

Je kunt geen goede APK-keurmeester zijn zonder de nodige praktijkervaring. Daar weet ik zelf alles van. Na de mts ben ik bij een dealerbedrijf gaan werken. Ik moest toen eerst bij de RDW een aantal jaren werkervaring aantonen voordat ik keurmeester mocht worden. Sinds 1996 werk ik zelf bij de RDW, eerst bij een keuringsstation en als steekproefcontroleur. Later heb ik mij via diverse functies en opleidingen richting de managementkant ontwikkeld. Sinds vorig jaar ben ik als divisie manager Toezicht & Beoordeling ook verantwoordelijk voor het toezicht op de APK. Ik blijf de praktijkkant interessant vinden en probeer ervoor te zorgen dat ik blijf. Het is goed dat het blad APK-keurmeester er is, met artikelen over ontwikkelingen, nieuwe regelgeving en praktijktips. En met dit keer aandacht voor de officiële erkenning van 'leren in de praktijk', via de EVC-standaard (Erkenning van Verworven Competenties). Hiermee kun je zonder het juiste diploma, maar met aangetoonde praktijkervaring, toch APK-keurmeester worden. Op pagina 8 meer hierover. Het is een goede ontwikkeling dat we praktijkkennis steeds beter op waarde weten te schatten!

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.
- Adreswijziging doorgeven: <https://keurmeesterinformatie.rdw.nl>



Redactieadres

RDW, afdeling Communicatie
Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer
www.rdw.nl

Bladformule, redactie en vormgeving

KRIS KRAS context, content and design

Fotografie

Marcel Bonte, Edith Paol, RDW, Jan Zandee

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. Dit vakblad is hier digitaal te lezen: www.rdw.nl/over-rdw/publicaties.
APK-keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:



Bij Autobedrijf Oppers komen de klanten zonder aan te bellen achterom. Ze staan er soms met hun neus bovenop als hun auto gerepareerd wordt. Logisch, vinden de monteurs, die auto is immers een trots bezit voor de meeste klanten. Monteur Richard Bouma wordt door collega's 'een sleutelwonder' genoemd.



RICHARD BOUMA
MONTEUR EN AANKOMEND KEURMEESTER
AUTOBEDRIJF OPPERS IN ASSEN

Hoe bent u begonnen met het monteursvak?

“Op mijn 17e koos ik voor het autovak. Ik was toen, en ben nog steeds praktisch ingesteld. De eerste jaren ging ik deeltijd naar school om mijn monteursdiploma te halen. School was toen niet aan mij besteed, ik wilde gewoon aan de slag. Ik ben begonnen bij een garage in Bedum en 10 jaar geleden kwam ik in dienst bij Autobedrijf Oppers in Assen. Dat is best lang hè, ik heb het hier gewoon naar mijn zin. Ik geniet ervan om in een klein autobedrijf te werken met een grote variatie aan klussen. Ik zou het veel minder motiverend vinden als ik bijvoorbeeld de hele week kleine of grote beurten moet doen, of aan een brug word gezet met de mededeling ‘Jij doet deze week trekhalen’. Misschien zeg ik het nu overdreven, maar door dit angstbeeld koos ik destijds overtuigd voor een klein autobedrijf. Onze

klanten wonen in de omgeving en in de woonwijk achter ons pand. Het is een grote wijk van bijna 15.000 inwoners. Ze komen en kunnen hier allemaal zo binnenlopen. Voor mij voelt de klant een beetje als familie, ze maken altijd even een praatje. Veiligheid staat natuurlijk altijd voorop, maar we kijken ook naar de portemonnee van de klant. We voeren zeker geen reparaties uit zonder overleg met de klant, zoals laatst in het tv-programma Radar met de verborgen camera werd opgenomen. En uiteraard melden we alle APK-keuringen af bij de RDW. Het is zo jammer dat zo'n uitzending negatief afstraalt op onze hele branche.”

Wat voor klussen doet u het liefst?

“Geef mij maar een flinke uitdaging, een grote klus. Bijvoorbeeld motoren in- en uitbouwen, een cilinderkop, versnellingsbak

of koppeling de- en monteren, soms halen en brengen we de auto's thuis bij de klanten. Het hoort dus bij ons werk. Dat vinden we ook geen extra service, maar doodnormaal om te doen.”

En nu gaat u een Erkenning van Verworven Competenties-traject doen?

“Klopt. Ik heb de ambitie om APK-keurmeester te worden en krijg gelukkig nu de kans om het EVC-traject te volgen. Het is eigenlijk een beetje de kroon op mijn vakkennis. We zijn hier nu met twee keurmeesters. Ik kijk en loop vaak al mee bij de APK-keuringen, dus weet er al veel van. Sinds kort is het weer mogelijk om voor die praktische kennis ook een diploma te halen. Het schijnt wel pittig te worden, maar ik ga ervoor. Binnenkort doe ik de starttoets om te kijken wat mijn niveau is.”

Vervaldatum buitenlands APK-rapport overnemen

Een voertuig dat wordt geïmporteerd vanuit het buitenland, kan zijn voorzien van een buitenlands APK-rapport. Bij voertuigen die afkomstig zijn uit de lidstaten van de Europese Unie en de Europese Vrijhandels Associatie kan op verzoek van de klant de APK-vervaldatum uit het buitenland worden overgenomen.

De overname van de vervaldatum kan alleen plaatsvinden tijdens de inschrijving van een voertuig door de RDW. Daarbij voert de RDW geen technische controle uit op de APK-eisen van het voertuig.

RAPPORT IN DE TAAL EN INDELING VAN HET HERKOMSTLAND

Bij overname van de buitenlandse APK-vervaldatum wordt deze geregistreerd in het kentekenregister. Er wordt geen Nederlands APK-rapport afgegeven omdat er geen Nederlandse APK-keuring heeft plaatsgevonden. De voertuigeigenaar behoudt het

buitenlandse APK-rapport. Het document is uiteraard opgemaakt in de taal van het herkomstland van het voertuig en de indeling is anders dan in Nederland. Verder staat het buitenlandse kenteken op het rapport, terwijl het voertuig een Nederlands kenteken heeft. Eventuele buitenlandse opmerkingen die op het buitenlandse APK-rapport staan, worden niet overgenomen in het kentekenregister. Het buitenlandse APK-rapport dient als bewijs dat het voertuig is goedgekeurd.

APK-VERVALDATUM

De APK-frequentie kan verschillen per land. Omdat de buitenlandse vervaldatum wordt overgenomen, kan het daardoor voorkomen dat een voertuig eerder of later gekeurd moet worden dan een vergelijkbaar Nederlands voertuig. Zodra het voertuig in Nederland een APK-keuring ondergaat en wordt goedgekeurd, komt de vervaldatum weer in lijn met de Nederlandse APK-frequentie.

Untersuchungsbericht		D-10313541719001	TUV NORD Mobilität
Prüfziffer m+n/vh/fS		vom 05.05.2018	
Erstzulassung	: 06.06.2009		TÜV*
Letzte HU	: 07.2016		
Auftrags-Nr./Intern	: 76050		
km-stand	: 76050		
CO ₂ -em / zAL [g/l]	: 1250		
Fe-ident.-Nr	: MA3GFC31500122000		
Fe-Art	: Fe-1/160, bel/b, 8 Spil	M1	
Fe-Hersteller	: MAURITI (IND)	AB	
Fe-Typ	: GF	8352	
Ende der HU	: 05.05.2018, 10:48	AAA00001	
einer Abgasuntersuchung - ottomotor			
Nächste HU		HU-Plakette	
05.2020		ja	

IMPORT NEEMT EEN VLUCHT

De import van voertuigen is de laatste jaren behoorlijk gegroeid. In 2012 werden ongeveer 120.000 voertuigen ingeschreven via de RDW-keuringstations, in 2017 waren dit er al meer dan 270.000. Er is een grotere behoefte aan jonge, tweedehands voertuigen dan waar de Nederlandse markt in kan voorzien.

STOOTBALK AAN DE VOORZIJDE

Bedrijfsauto's of aanhangwagens moeten zijn voorzien van een stootbalk, ook wel onderrijbeveiliging genoemd. Deze stootbalk moet voorkomen dat bij een aanrijding een ander voertuig onder de bedrijfsauto of aanhangwagen terechtkomt, vaak met ernstig letsel tot gevolg. Een stootbalk kan ook aan de voorzijde gemonteerd zijn. Wat zijn de regels?

FRONT UNDERRUN PROTECTION CONTROLLEREN

Bedrijfsauto's met een datum eerste toelating na 9 augustus 2004 en een toegestane maximummassa van meer dan 7.500 kilo, moeten aan de voorzijde een stootbalk hebben. Deze wordt ook wel Front Underrun Protection (FUP) genoemd. De belangrijkste maten hierbij zijn:

- Afstand vanaf het wegdek tot de onderzijde van de stootbalk is maximaal 45 cm. Deze afstand wordt bepaald in het gebied 20 cm vanaf de zijkant van de voorste as met inbegrip van de wielen. Hierbij wordt de bolling van de band niet meegerekend

- Afstand tussen de voorzijde van het voertuig en de voorzijde van de stootbalk is maximaal 40 cm. Hierbij tellen voertuigdelen die boven de 2 meter zijn gemonteerd niet mee.
- De FUP mag niet breder zijn dan het voertuig en niet smaller dan 10 cm gemeten over de breedte van de voorste as met inbegrip van de wielen óf niet smaller dan 20 cm gemeten over de uiterste punten van de instaptrede.

Verder is er een algemene eis dat er geen breuken, scheuren, vervormingen of corrosie aanwezig mogen zijn die functieverlies van de stootbalk veroorzaken. Veelal is de FUP af fabriek gemonteerd en maakt deel uit van de typegoedkeuring.

GEEN STOOTBALK BIJ 'G'

Bedrijfsauto's met een 'G' (Geländewagen, terreinvoertuig) in het kentekenregister, hoeven geen stootbalk aan de voorzijde te hebben.

LET OP BIJ WIJZIGINGEN AAN DE VOORKANT VAN DE BEDRIJFSAUTO

Als er onderdelen aan de voorkant worden gemonteerd, is het belangrijk dat de stootbalk blijft voldoen aan de vereiste maat: 40 cm vanaf de voorzijde van het voertuig tot de voorzijde van de stootbalk.



De bevestiging van de plaat van sneeuwschuivers is uitgezonderd van de vereiste maat van 40 cm.

Hefbruggen: de belangrijkste regels op een rij

Over de goedkeuring van een hefbrug en de registratie ervan in het RME komen regelmatig vragen binnen bij de RDW. Weet dat u als erkenninghouder er zelf verantwoordelijk voor bent dat de hefbrug die in gebruik is voor de APK-keuringen in goede staat verkeert en jaarlijks gekeurd wordt.



Als een RDW-steekproefcontroleur een steekproef uitvoert, bekijkt hij onder andere of de goedkeuring van de hefbrug nog niet verlopen is. Hij bepaalt dit op basis van de goedkeuringsticker die op de hefbrug is aangebracht. Als de goedkeuring verlopen is en er geen

andere goedgekeurde hefbrug beschikbaar is, dan voert hij geen steekproef uit en wordt het voertuig afgekeurd. Ook schorst de RDW uw erkenning. U kunt dan niet meer afmelden. Als u aantoonbaar dat de certificering van de hefbrug in orde is, beëindigen we schorsing.

HOE WEET IK DAT DE GOEDKEURING VERLOPEN IS?

Op de APK-hefbrug is een certificeringssticker met APK-logo aangebracht. Op deze sticker zijn de maand en het jaar vermeld waarop de goedkeuring van de hefbrug verloopt. Als er een maand en jaar op de sticker vermeld staat, betekent dit dat de goedkeuring tot en met de laatste dag van de maand geldig is en moet de hefbrug vóór die datum opnieuw gekeurd zijn. Een hefbrug is geen meetmiddel, daarom is er voor de RDW geen noodzaak om de goedkeuring van een hefbrug ook in het RME te vermelden. Dit is dan ook niet meer mogelijk.

VOORTAAN VERPLICHT: INSPECTIEPUT OF HEFBRUG MET RIJBANEN

Tot nu toe hebben we het gebruik van mobiele hefkolommen altijd geaccepteerd bij de uitvoering van een APK 1-keuring, om het voertuig aan de onderzijde te beoordelen. Op basis van de keuringseisen en de wijze van keuren, is het in de praktijk echter niet mogelijk een APK-keuring goed uit te voeren op mobiele hefkolommen. Bijvoorbeeld voor het beoordelen van de stuurinrichting is het noodzakelijk om met het stuur een beweging van links naar rechts te maken, terwijl de keurmeester de stuurinrichting onder het voertuig beoordeelt. Dit is praktisch gezien en om veiligheidsredenen niet mogelijk. De RDW heeft dan ook besloten dat keurmeesters geen mobiele hefkolommen meer mogen gebruiken om een APK-keuring uit te voeren.

Bij de aanvraag van een nieuwe erkenning of wijzigingen in een bestaande erkenning accepteren we de mobiele hefkolommen dus niet meer. De aanwezigheid van een inspectieput of een hefbrug met rijbanen is dan verplicht. Met de erkenninghouders die op dit moment nog mobiele hefkolommen gebruiken tijdens de APK-keuring, gaan we in gesprek.

VRAAG & ANTWOORD

Waar moet een gordel aanwezig zijn?

Gordels zijn belangrijk voor de veiligheid van de inzittenden. Het is dan ook noodzakelijk dat deze voldoen aan de eisen voor sterkte en bevestiging. Daar is al in diverse APK-keurmeesters aandacht aan besteed. Het blijkt dat nog niet altijd duidelijk is waar een gordel aanwezig moet zijn. Deze vraag komt regelmatig binnen bij de technische helpdesk van de RDW (KIT).

Op welke plaats een gordel aanwezig moet zijn, is afhankelijk van het bouwjaar. Bij personenauto's na 31 december 1989 moeten alle naar voren gerichte zitplaatsen zijn voorzien van autogordels. Na 30 september 2002 komen daar ook de naar achter gerichte zitplaatsen bij. Uitgezonderd zijn de zitplaatsen en klapstoeltjes die alleen gebruikt worden bij een stilstaand voertuig. Alle gordels die aanwezig zijn, moeten aan alle eisen die vermeld staan in 5.*47 voldoen.

DOORLOPENDE BANK

Soms zien we een doorlopende bank bij voertuigen met een DET na 31 december 1989 waarbij niet te onderkennen is uit hoeveel zitplaatsen deze bank bestaat. Met een doorlopende bank wordt een zitbank bedoeld die (nagenoeg) vlak is en waar geen duidelijke zitplaatsen vast te stellen zijn, maar waar ten minste twee personen op kunnen zitten. In deze situatie wordt het middelste gedeelte niet aangemerkt als zitplaats als de gordel ontbreekt. Dit is verwoord in de wijze van keuren bij artikel 5.*47 lid 1 en 2 en in de algemene bepalingen. Let op: het ontbreken van de middelste gordel heeft ook gevolgen voor het gebruik op de weg. Het middelste gedeelte mag dan niet gebruikt worden als zitplaats.



Misser top 10

De misser top 10 over 2017 is bekend! We hebben de missers net als voorgaande jaren opgesplitst in APK 2 en APK 1, omdat het over verschillende voertuigen gaat.

We voeren de APK uit voor de veiligheid en het milieu. Op beide vlakken zien we missers in de top 10.

APK 1 EN 2: REMMEN VERDIENEN EXTRA AANDACHT

Als we spreken over veiligheid dan hebben we het onder ander over de remmen. Missers bij de APK 2 gaan over de remleidingen, remslangen en een te groot remverschil op één as. Bij de APK 1 staan zelfs vier remgerelateerde mis-

sers in de top 10: onvoldoende remvertraging, te groot remverschil, de waarschuwinginrichting en lucht lekkage aan het remsysteem. Door de jaren heen zien we lichte verschuivingen, maar dezelfde missers blijven wel steeds terugkomen en verdienen dus meer aandacht bij de APK-keuring.

APK 1: BANDENALARM

Net als bij de remmen, spelen ook de banden een belangrijke rol in de veiligheid. Bij APK 1

staan beschadigde banden op plaats 1 en staan de loadindex en het vergeten adviespunt ook vermeld.

APK 2: MILIEUGERELATEERDE NIEUWKOMERS

Bij de APK 2 zien we twee nieuwkomers: nummer 9 en 10. Nummer 9 zal verdwijnen. Als bij het uitlezen van het EOBD een foutcode aanwezig is dan is dit geen afkeerpunt meer maar moet alsnog een milieumeting worden uitgevoerd.

STEEKPROEVEN **APK 2** OP GOEDKEURMELDINGEN

OMSCHRIJVING	RUBRIEK NR.	AANTAL	%
1 Geen adviespunt* vermeld	AC	2.772	11,0%
2 Veer gebroken of ondeugdelijk	5.*.28	1.361	5,4%
3 Stofhoes stuurinrichting beschadigd, dicht niet meer af	5.*.29	825	3,3%
4 Remleiding ernstig gecorrodeerd	5.*.31	738	2,9%
5 Remverschil op 1 as te groot	5.*.38	736	2,9%
6 Remslang beschadigd, wapeningsmateriaal zichtbaar	5.*.31	689	2,7%
7 Stofhoes fuseekogel beschadigd, dicht niet meer af	5.*.19	606	2,4%
8 Band beschadigd	5.*.27	600	2,4%
9 Eobd-systeem bevat emissiegerelateerde fouten	5.*.11	544	2,2%
10 Co-percentages meer dan wettelijk toegestaan	5.*.11	495	2,0%

* Het gaat met name om AC1: Band met profieldiepte 1,6 t/m 2,5 mm en AC4: Stuur-/fuseekogel < 1,0 mm speling. Bij APK 2 staat AC1 bovenaan (4,6%), gevolgd door AC4 (4,5%). Bij APK 1 zien we vooral AC4 (2,2%) en AC1 (1,8%).

STEEKPROEVEN **APK 1** OP GOEDKEURMELDINGEN

OMSCHRIJVING	RUBRIEK NR.	AANTAL	%
1 Band beschadigd	5.*.27	2.772	5,7%
2 Geen adviespunt* vermeld	AC	1.361	5,2%
3 Remvertraging bedrijfsrem onvoldoende (tussen 90% en 100% van de wettelijke vertraging)	5.*.38	825	5,3%
4 Remverschil op 1 as te groot	5.*.38	738	2,7%
5 Lucht lekkage reminrichting	5.*.31	736	2,5%
6 Tellerstand wijkt meer dan 500 km af t.o.v. voertuig	NL10	689	2,2%
7 Zijdelingse afscherming niet volgens voorschriften	5.*.48	606	2,1%
8 Hulpbalk gescheurd	5.*.3	600	1,9%
9 ABS-waarschuwinginrichting werkt niet/ gaat niet uit	5.*.31	544	1,9%
10 Loadindex band kleiner dan maximum aslast	5.*.27	495	1,9%

Vernieuwde privacyverklaring

Voor de RDW is het van belang dat de APK goed wordt uitgevoerd: voor een veilig voertuigpark op de weg. Hiertoe ontvangen erkenninghouders en keurmeesters onder meer vier keer per jaar het informatieve vakblad APK-keurmeester. Het belangrijkste doel van de APK-keurmeester is het meer inzichtelijk maken van APK-regelgeving, nieuwe richtlijnen en de interpretatie daarvan, vooral in de dagelijkse praktijk. Door deze artikelen kunt u uw werk goed doen. Daarom sturen we het blad naar u toe. Dat is in lijn met de nieuwe privacyregels van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) die op 25 mei van kracht zijn geworden. Meer over de manier waarop de RDW met persoonsgegevens omgaat, leest u in de vernieuwde privacyverklaring op de website van de RDW (klik onderaan de pagina op 'Privacy').

APK-keurmeesters ontvangen eerste nieuwe bevoegdheidspas

Op dinsdag 1 mei 2018 zijn de eerste bevoegdheidspassen officieel uitgereikt aan vier keurmeesters die net geslaagd waren voor het verlenen van een bevoegdheid APK 1 (zwaar). Naast de bevoegde EU-voertuigcategorieën staan er nu ook een pasfoto en handtekening op de pas.

Hens Peeters Weem, senior adviseur omgevingsmanagement bij de RDW, mocht de eerste passen samen met Dennis Dubbers, teamcaptain examenuitvoering IBKI, uitreiken in Nieuwegein. Dennis Dubbers: "Het slagingspercentage voor het verlenen van een bevoegdheid is hoog. Het merendeel van de ervaren keurmeesters doet dit met positief resultaat."

SAMENWERKEN

Ook Hens Peeters Weem is enthousiast: "We kunnen zien dat de keurmeesters en technici zich goed voorbereiden op het examen en erg betrokken zijn bij de functie van keurmeester. Wij werken daarom ook goed samen met de keurmeesters en met IBKI en gezamenlijk streven we naar het doel dat iedereen veilig en vertrouwd de weg op kan."



Hens Peeters Weem (links op de foto) en Dennis Dubbers (rechts op de foto)

Juiste registratie van de tellerstand belangrijk voor de voertuigeigenaar

Al een aantal jaar houdt de RDW de tellerstanden van voertuigen bij in het tellerstandregister. Op basis van de afmeldgegevens kunnen we zien welke voertuigen gemeld worden met een tellerstand en bij welke voertuigen de optie geen teller 'GT' is gebruikt. Het blijkt dat er bij APK 2 regelmatig 'GT' als tellerstand wordt opgevoerd, terwijl er in bijna alle gevallen wel een tellerstand aanwezig is. Dat heeft nadelige gevolgen.

VERMELDING 'GEEN OORDEEL' IN TELLERSTANDREGISTER

Wanneer u als keurmeester 'GT' opvoert, leidt dit automatisch tot een melding 'geen oordeel' in het tellerstandregister.

VERMELDING 'ONLOGISCH' IN TELLERSTANDREGISTER

Het kan ook zijn dat u als APK-keurmeester een onlogische tellerstand opvoert. Tijdens het afmelden krijgt u dan een melding hierover. Meldt u toch het voertuig met deze 'onlogische' tellerstand dan ontvangt de erkenninghouder een e-mail met de boodschap dat er een onlogische tellerstand is geregistreerd. De erkenninghouder kan dan een correctie uitvoeren. Maar als de erkenninghouder dit niet doet, ontvangt de voertuigeigenaar vervolgens een brief van de RDW. Daarin staat dat de geregistreerde tellerstand 'onlogisch' is. De onlogische tellerstand blijft uiteraard op het APK-rapport staan. Dit is alleen te herstellen door het voertuig opnieuw te keuren en af te melden met de juiste tellerstand.

BELANG VAN JUISTE TELLERSTAND

Het niet goed registreren van de tellerstand, of het onterecht gebruikmaken van de optie GT leidt tot veel vragen bij voertuigeigenaren en de RDW. Als uit onderzoek blijkt dat een erkenninghouder ten onrechte gebruikmaakt van de optie GT, zal de RDW hierop acteren. De vermelding 'geen oordeel' of 'onlogisch' kan van invloed zijn op de waarde van een voertuig als deze wordt verhandeld. Het heeft dan dus directe financiële gevolgen voor de voertuigeigenaar.

Keuringsrapport

Gegevens voertuig en resultaat keuring

Keuringsbewijs is geldig tot (X): 19 mei 2019

Reparatieadvies, advies-, reparatie- of afkeerpunt en nadere uitleg

Resultaat keuring: Goedgekeurd

Goedgekeurd na reparatie, zie reparatiepunten

Afgekeurd, zie afkeerpunten

Datum afgeleverd rapport: 18 mei 2018

Mededeling RDW na afmelding

Leren in de praktijk of op school: het kan allebei



'MET EVC MEER KANSEN
OP DE ARBEIDSMARKT'

ANNIE KEMPERS, DIRECTEUR NATIONAAL KENNISCENTRUM EVC

De RDW werkt samen met het Nationaal Kenniscentrum EVC, zodat goede vakmensen ook zonder een mbo-diploma APK-keurmeester kunnen worden. Directeur Annie Kempers: "In een officieel Ervaringscertificaat worden iemands kennis en vaardigheden vastgelegd."

Wat houdt 'EVC' in?

"De afkorting EVC staat voor Erkenning Verworven Competenties. Oftewel de erkenning van 'leren in de praktijk', bijvoorbeeld leren van collega's en leren door te doen. Kortgezegd kan iemand via een EVC-procedure aantonen welke kennis en ervaring hij in de praktijk heeft opgedaan. Iemand die bijvoorbeeld een andere functie wil gaan doen, kan zo'n procedure doorlopen. Die procedure leidt tot een Ervaringscertificaat, waarin zijn kennis en ervaring zijn vastgelegd. We noemen dit de Arbeidsmarktroute. Er zijn zo veel mensen die om welke reden dan ook hun school niet hebben afgemaakt en geen erkend diploma hebben. Zij kunnen nu hun kansen en mogelijkheden via een andere weg vergroten." (Zie ook de kadertekst over het Nationaal Kenniscentrum EVC en het convenant.)

Wat betekent het voor iemand die APK-keurmeester wil worden?

"Sinds april 2018 is er een EVC-standaard voor APK-keurmeesters. Voorheen bestond die alleen voor de eerste (bedrijfs)autotechnicus. Voor het vak van APK-keurmeester gelden in een EVC-procedure nu aanvullende eisen en daarom hebben we samen met de RDW de EVC-standaard specifieker gemaakt. Denk bijvoorbeeld aan de onderwerpen taal en rekenen. Als je keurmeester wilt worden, hoef je geen rekenwonder te zijn. Maar je moet wel weten hoe je de remvertraging en verschillen in bandenspanning berekent. Ook verwachten we dat keurmeesters de Nederlandse taal beheersen, en vooral dat ze vakspecifieke documentatie kunnen lezen en begrijpen. Om dat te toetsen, kan gevraagd worden om een onderdeel van het werkpleatshandboek te lezen en daarover vragen te beantwoorden. Ook is een bezoek op de

werkplaats mogelijk. Aan de hand van dit soort beoordelingen kan een vakassessor van een erkende EVC-aanbieder vaststellen wat iemand beheerst. Dat komt in het Ervaringscertificaat te staan. Wie aan alle eisen van de standaard voldoet, kan op basis van het Ervaringscertificaat toegang krijgen tot het examen APK-keurmeester. Natuurlijk komt het ook voor dat iemand nog niet klaar is voor het examen. Op het ervaringscertificaat staat dan heel duidelijk omschreven wat er nog nodig is. Dat kan een cursus zijn of extra oefenen in de praktijk met een bepaalde taak. Ik vind het prachtig dat vakmensen via een EVC-procedure kunnen aantonen wat ze waard zijn en vervolgens het officiële examen gaan doen. En wie verder kan en wil bijleren, heeft nóg meer mogelijkheden."

Hoe is de samenwerking met de RDW?

"Onze samenwerking vind ik perfect. De RDW heeft zich goed verdiept in de mogelijkheden van een EVC-standaard voor keurmeesters, bijvoorbeeld welke extra eisen ze wilden toevoegen aan de bestaande standaard voor eerste autotechnicus. Het was mooi om te zien dat die eisen samen met andere organisaties uit de mobiliteitsbranche zijn vastgesteld, onder meer via de Stichting Overlegorgaan APK. Iedereen in de branche zet zich graag hiervoor in en wil ervoor zorgen dat er voldoende vakbekwame APK-keurmeesters zijn. Het meest interessant aan de samenwerking met de RDW vond ik de open discussies die werden gevoerd over welke kennis en vaardigheden belangrijk zijn, en hoe we de kwaliteit van een EVC-procedure kunnen borgen. Het maakt niet uit welke weg iemand heeft gevolgd om het vak te leren: werkervaring is minstens zo belangrijk als een schooldiploma. Dat erkent de RDW en dat is geweldig."

OVER NATIONAAL KENNISCENTRUM EVC

Het Nationaal Kenniscentrum EVC zorgt ervoor dat de kwaliteit van EVC (Erkenning Verworven Competenties) geborgd is. Het kenniscentrum werkt in opdracht van de Stichting van de Arbeid. Dit is het overlegorgaan van werknemers- en werkgeversorganisaties.

CONVENANT VERSTERKT POSITIE EVC

In 2016 tekenden de overheid en de Stichting van de Arbeid een nieuw Convenant EVC. Zij hebben afgesproken dat zij EVC verder gaan ontwikkelen.

"De officiële naam van het convenant is 'Convenant ter stimulering van het erkennen van verworven competenties', vertelt Annie Kempers. "Het is op 8 november 2016 gepubliceerd in de Staatscourant en geldt tot 1 januari 2021. De ondertekening is een belangrijke stap voor de arbeidsmarkt. Zo hebben de werkgeversorganisatie VNO-NCW/MKB-Nederland en alle werknemersorganisatie toegezegd dat zij alles in het werk zullen stellen om in meer cao's afspraken te maken over EVC-trajecten voor werknemers. Vanuit de Rijksoverheid zijn de ministeries van Onderwijs, Cultuur en Welzijn, van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Economische Zaken betrokken. Het is een goede zaak dat de overheid, het bedrijfsleven en vakbonden samen optrekken en zich verantwoordelijk voelen voor de ontwikkeling en de kwaliteit van het EVC-systeem." Verder sluit 'EVC' als instrument goed aan bij een Leven Lang Ontwikkelen, een onderwerp waarop deze organisaties zich ook gezamenlijk richten. Zij willen volwassenen stimuleren om te blijven leren. Dat is nodig om aan het werk te blijven op de huidige arbeidsmarkt die steeds sneller verandert.

ROESTSCHADE AAN LANGSLIGGERS

BEORDELEN

Een van de belangrijkste langsliggers is de dorpel. Hier komen ook de meeste vragen over binnen. In de Aanvullende permanente eisen is beschreven hoe we roestschade moeten beoordelen. Er bestaan voertuigen met of zonder volledig dragend chassis. Het beoordelingsprincipe is voor beide hetzelfde. De eisen zijn beschreven in artikel 7 of in artikel 19 van de Aanvullende permanente eisen. Het verschil zit hem in de roetsschadegradatie voor deze dorpels 6E (geen volledig dragende chassis) of 4E (volledig dragend). We lichten graag de beoordeling van roestschade aan een dorpel zonder volledig dragend chassis verder toe.

WAAR ZIT DE GROOTSTE SCHADE?

Bij het bepalen van de roestschade is de plaats van de grootste roestschade belangrijk. Is dit in de omtrek? Dan is de doorsnede van de dorpel belangrijk. Of is dit in de lengte van de dorpel? Dan is het van belang hoe u de lengte van een dorpel bepaalt.

ROESTSCHADE IN DE OMTREK VAN DE DORPEL METEN

Hierbij bepaalt u de roestschade aan de dorpel ten opzichte van de totale omtrek van de dorpel. Om de omtrek te bepalen, neemt u de doorsnede op de plek van de grootste aanwezige roestschade. In deze doorsnede neemt u de totale roestschade ten opzichte van de totale omtrek. Zit er op die plek een versterkingsdeel in de dorpel? Dan neemt u die mee bij het bepalen van de totale

omtrek. De bevestigingsflenzen waarmee de delen van de dorpel aan elkaar zijn gelast, tellen niet mee.

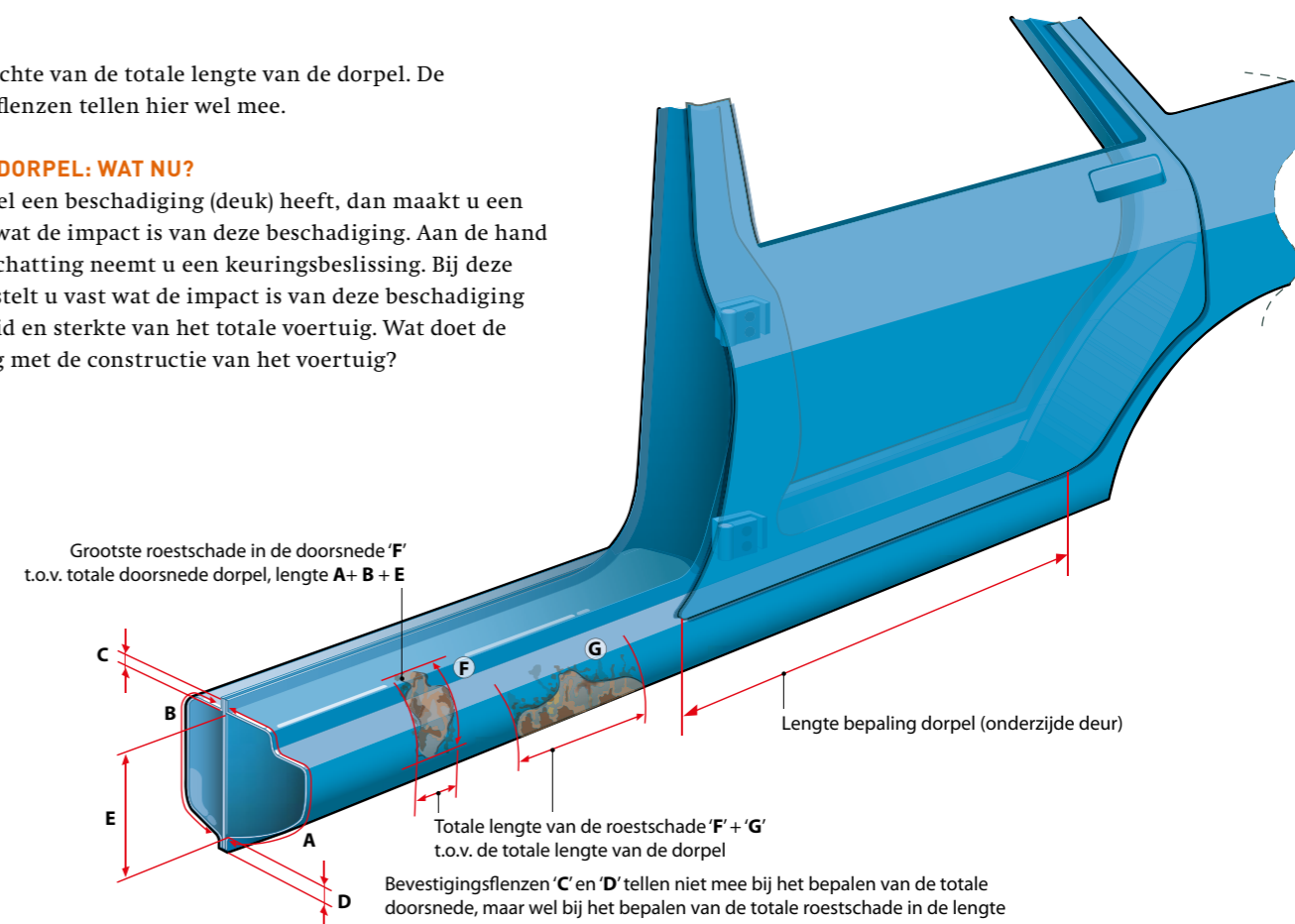
ROESTSCHADE IN DE LENGTE VAN DE DORPEL METEN

Hierbij bepaalt u de roestschade ten opzichte van de totale lengte van de dorpel. Afhankelijk of u een vierdeursvoertuig of tweedeursvoertuig heeft, spreken we over twee of vier dorpels. Voor de lengtebepaling van de dorpel is de onderzijde van de deur bepalend. Hierbij nemen we letterlijk de 'onderzijde' van de deur. Daar waar de ronding van de deur begint of ophoudt, begint of eindigt de lengte van de dorpel. Om de lengte van de roestschade te bepalen, meet u alle aanwezige roestschade in de lengte van de dorpel. Deze neemt u in de berekening

mee ten opzichte van de totale lengte van de dorpel. De bevestigingsflenzen tellen hier wel mee.

DEUK IN DE DORPEL: WAT NU?

Als een dorpel een beschadiging (deuk) heeft, dan maakt u een inschatting wat de impact is van deze beschadiging. Aan de hand van deze inschatting neemt u een keuringsbeslissing. Bij deze inschatting stelt u vast wat de impact is van deze beschadiging op de stijfheid en sterkte van het totale voertuig. Wat doet de beschadiging met de constructie van het voertuig?



Hoe beoordeelt u een beschadiging van de handremkabel?

De handremkabel is een onderdeel van de reminrichting en mag daarom niet gescheurd, beschadigd of gebroken zijn. U beoordeelt de buiten- en binnenkabel aan de hand van artikel 5.*.31 lid 1c: onderdelen mogen niet zijn beschadigd, gescheurd of gebroken.

Een breuk van de binnen- of buitenkabel is altijd reden voor afkeur. Ook als het slechts om één draadje van de binnenkabel gaat. De (kunststof) bescherm laag die in veel gevallen om de buitenkabel is aangebracht mag wel beschadigd

zijn. Daarnaast is het toegestaan om een handremkabel te repareren, als de reparatie maar op een deugdelijke manier is uitgevoerd.

BEORDELEN VAN DE BUITENKABEL

Het komt voor dat op een buitenkabel kit, tape of vergelijkbaar materiaal achteraf is aangebracht. Waarom dit is aangebracht, is meestal niet zichtbaar. Misschien ter bescherming van de buitenkabel? Of om de buitenkabel te repareren? Of om breuken en scheuren te maskeren? Deze vormen van reparatie zijn niet te beoordelen en daarom moet u deze kit, tape en dergelijke van de buitenkabel verwijderen. In de Online regelgeving staat hierover een toelichting.



Vraag van een keurmeester

Mag er een barst in een koplampglas zitten?

Een beschadiging aan een koplamp hoeft niet altijd een probleem te zijn. U controleert of de beschadiging, zoals een barst, geen nadelige invloed heeft op de volgende punten:

- De lichtopbrengst: is de hoeveelheid licht minder geworden?
- Het lichtbeeld van het dimlicht. Dit controleert u met de koplamp tester.
- De functie van de lichten. Hierbij bekijkt u of ieder afzonderlijk licht in de koplamp nog steeds de functie kan vervullen waar

deze voor bedoeld is. In de begrippenlijst van de algemene bepalingen is de functie van ieder licht beschreven. De functie van een groot licht is bijvoorbeeld de weg voor het voertuig over grote afstand verlichten.

Een barst in een koplampglas is dus niet per definitie reden voor een afkeur.

Het nadelige effect is per situatie anders en moet u daarom per geval beoordelen. Bij een koplampglas zonder prisma's kan de directe invloed van een barst bijvoorbeeld minder nadelige gevolgen hebben dan bij een glas

met prisma's erin. Indirect kan een barst wel reden zijn voor afkeur.





COR HOEVENAARS, GEPENSIONEERD BOUWKUNDIG INSPECTEUR IN HEESCH

'24 JAAR GELEDEN **GEKOCHT OP DE SLOOP**, SINDS 2 JAAR RIJD IK ERMEE'

"Ooit zag ik deze Kever op de sloop. Interessante auto, dacht ik. Deze VW 1302 komt uit 1970 en heeft de zeldzame kleur Gemini blauw metallic. Helaas zonder opdruk van een raket aan de zijkant. De ruimtevaart was hot in de jaren zeventig. Eenmaal thuis bleek alles aan de carrosserie roestig en rot. Ik zei toen tegen mijn dochter van 17: 'Als je je rijbewijs hebt, mag je erin rijden.' Maar het restaureren bleek toch veel werk. Jaren stond hij in de schuur. 'Het leven' kwam

er tussendoor. Uiteindelijk heb ik veel laswerk gedaan, aan de carrosserie en het onderstel. Elke stap liet ik een vriend meekijken. Hij is keurmeester, dus hij kon goed zeggen wat wel en niet veilig was. De eerste keer rijden viel vies tegen, alles voelt stug en je zit in de herrie. Hij stuurt wel fijn. Ik ben direct naar een meeting van de Keverclub gegaan om ermee te pronken. Mijn dochter is inmiddels 41 en binnenkort neem ik haar mee voor een ritje."