

APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 83 - december 2018

'EXCEPTIONEEL TRANSPORT IS PRACHTIG'

TOM WESTDIJK JR, KEURMEESTER WESTDIJK
EXCEPTIONEEL TRANSPORT

APK2: Viergas- of roetmeter?

ZORG DAT UW APPARATUUR
IN ORDE IS

APK SERVICE - PAGINA 7

Apparatuur werkplaats

RAI VERENIGING VERTELT
WAT ER SPEELT

ONS NETWERK - PAGINA 8

Meerdere brandstoffen?

ZO CONTROLEERT
U DE EMISSIES

HOE ZIT DAT - PAGINA 10

EXCEPTIONEEL



HENK BUSSINK, MANAGER
PROCESONDERSTEUNING

In deze APK-keurmeester trappen we af met een mooi verhaal over het familiebedrijf Westdijk dat zich richt op internationaal, exceptioneel transport. Het bedrijf heeft samengestelde voertuigen die heel Europa doorkruisen, waaronder modulaire trailers, elk met een eigen ZZ-kenteken. Binnen Nederland zijn deze voertuigen vrijgesteld van de APK. In het buitenland kan wél gevraagd worden om een keuringsrapport. Vandaar dat internationale transportbedrijven voor elk afzonderlijk ZZ-kenteken een APK1-keuring (laten) verrichten. Tom Westdijk jr. vertelt meer daarover. Verder leest u op pagina 4 over nieuwe codes (1 tot en met 10) op het APK-rapport. Waarom deze verandering? Het heeft te maken met de Europese Richtlijn die in mei 2018 is ingegaan. Door de codering maakt het niet uit in welke taal het APK-rapport is opgesteld. Voor erkenninghouders en keurmeesters heeft de wijziging verder geen gevolgen. Als u een voertuig afmeldt, ontvangt u automatisch het vernieuwde rapport. Op pagina 6 aandacht voor viergas- en roetmeters. Het is van belang dat deze apparatuur altijd aan de eisen voldoet en klaarstaat voor gebruik.

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

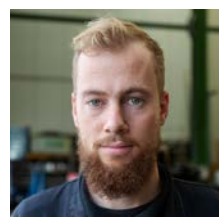
Fotografie Marcel Bonte, Ron de Haar, IBKI, Edith Paol, RDW, Target Press, Marijke Volkers

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



'HANDIG: TIJDENS
HET KEUREN CHECK
IK DE ONLINE
REGELGEVING
OP MIJN MOBIEL'

Westdijk Exceptioneel Transport is een echt familiebedrijf. Tom Westdijk jr.: "Begin jaren 70 zijn de broers Nico, Tom en Teun het bedrijf gestart. Inmiddels hebben mijn broer Marc en ik – de zonen van Tom – het roer van de werkplaats overgenomen. Ons specialisme is exceptioneel transport."



TOM WESTDIJK JR /
KEURMEESTER WESTDIJK

Waarom kozen jullie voor exceptioneel transport?

"De naam vat het goed samen: 'exceptioneel transport' – uitzonderlijk vervoer. Dat is het mooie ervan. Het is anders dan normaal. Ons bedrijf heeft 75 trucks en 150 trailers voor zwaar- en speciaaltransport. Een aantal daarvan bestaat uit zogeheten modulaire opleggers, ieder deel met een eigen kenteken. Prachtig om te zien welke ladingen we daarmee kunnen vervoeren: transformatoren, enorme graafmachines, onderdelen van windmolens, generatoren en machines voor de zware industrie. Onze opleggers kunnen ladingen tot en met 450 ton aan. De vraag naar dit soort vervoer groeit nog altijd, door heel Europa. Ook zijn er vestigingen van Westdijk in Zweden, Polen, Spanje en het Verenigd Koninkrijk."

Waar letten jullie op bij de APK-keuring?

"Het zijn onze eigen voertuigen die we keuren, met drie keurmeesters. We weten hoe zwaar we die belasten: met name op de assen staat veel druk. Daarom controleren we die extra goed, want daar willen onderweg geen problemen mee krijgen. Verder hebben we speciale apparatuur voor de keuringen: een extra brede remmenbank met brede rollen voor pendelassen, twee zware bovenloopkranen om een oplegger op te takelen en een 'stempel-hefbrug' van 25 meter. Deze bestaat uit vier cilinders, zodat we complete opleggers kunnen optillen. Alles met veiligheid voorop. Verder hebben wij een extra aandachtspunt bij het afmelden: omdat elk samenstel een eigen kenteken heeft, moet elke configuratie overeenkomen met het betreffende kenteken. De combinatie van

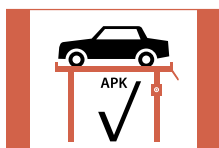
alle kentekens moet ook kloppen voordat een trailer de weg op kan."

Hoe blijven jullie bij?

"Deels blijven we automatisch bij via de APK-bevoegdheidsverlenging. Dan duik je toch weer even in de theorie en in de actuele regelgeving. Dat doen we ook door het blad APK-keurmeester te lezen. Handig dat daarin praktijkvragen worden beantwoord. Verder maken we gebruik van de online regelgeving. Dat werkt goed. Als ik iets niet weet, kan ik even op mijn werktelefoon kijken tijdens het werk. Dat scheelt nogal wat tijd. Laatst was ik met een schotkoppingsplaat bezig. Ik wist me te herinneren dat de toegestane afwijking was veranderd. Even checken in de regelgeving op mijn mobiel en inderdaad: voortaan is 5 mm afwijking toegestaan."

DE REGELS EN KEURMERKEN VOOR HEFBRUGGEN OP EEN RIJ

De RDW stelt dat een hefbrug die in gebruik is voor APK-keuringen, jaarlijks gekeurd moet worden. Deze hefbrug moet zijn voorzien van een geldige goedkeuringssticker. Vanuit de arbeidsomstandighedenwet zijn ook regels vastgesteld wanneer een hefbrug gekeurd moeten worden.



Veel van de hefbrugleveranciers en onderhoudsbedrijven voeren de jaarlijkse keuringen van de 'APK-hefbruggen' uit. Sommige bedrijven zijn aangesloten bij het keurmerk hefbruggen van RAI Vereniging.

Maar er zijn ook leveranciers die een eigen keurmerk hebben.

Steekproefcontrole door Liftinstituut mogelijk

Het RAI-keurmerk heeft een kwaliteitssysteem op de uitvoering van de hefbrugkeuringen. Op de uitgevoerde hefbrugkeuring kan een steekproef vallen, uitgevoerd door het Liftinstituut. Dit is een onafhankelijke organisatie die geaccrediteerd is voor het keuren van hef- en hijsmiddelen. Het kan dus zijn dat het Liftinstituut u benadert voor een steekproef, ook al is uw hefbrug al gekeurd door uw leverancier.

KEURMERKEN

Onderstaande bedrijven hebben een keurmerk dat de RDW heeft geaccepteerd:

- Keurmerk hefbruggen RAI Vereniging. Voor de aangesloten bedrijven: www.raivereniging.nl
- Autec Hefbruggen BV: www.autec-vlt.nl
- Stokvis Service: www.stokvis-service.nl
- Aboma + Keboma: www.aboma.nl
- Rocar-Tech: www.rocartech.nl

Leveranciers met eigen kwaliteitssysteem

Ook zijn er leveranciers die een eigen kwaliteitssysteem hebben en geen gebruikmaken van steekproefcontroles.

Mocht u vragen hebben over het keurmerk, keuringen of steekproeven, neem dan contact op met uw leverancier.

VRAAG & ANTWOORD

We krijgen vaak vragen over de beoordeling van stads- en dagrijlichten. Hieronder beantwoorden we twee van deze vragen.

Mag de kleur van de stadslichten ambergeel (oranje) zijn?

Stadslichten zijn bedoeld om een voertuig zichtbaar te maken. Daarnaast geven de lichten ook een indicatie van de breedte van een voertuig. Stadslichten zijn aan de voorzijde gemonteerd en bij motorvoertuigen altijd verplicht. Het uitgestraalde licht moet wit of geel zijn. Andere kleuren, zoals blauw of ambergeel, zijn niet toegestaan. Er is een uitzondering voor voertuigen met een bijzonder kenteken. Kentekens met de lettergroep CD, CDJ of de lettergroep BN of GN en twee groepen van twee cijfers mogen voorzien zijn van ambergele stadslichten. U controleert de kleur na het inschakelen van de ambergele stadslichten.



Schakeling van dagrijlichten?

Een voertuig met dagrijlichten is overdag beter zichtbaar in het verkeer. Er zijn maximaal twee dagrijlichten toegestaan. Deze mogen alleen wit licht naar voren uitstralen. De dagrijlichten moeten ingeschakeld worden voor de controle. In de APK-regelgeving is niet beschreven op welke manier dat moet gebeuren. Dit kan door middel van een schakelaar, maar de meeste dagrijlichten gaan branden na het inschakelen van het contact of het starten van de motor. Dagrijlichten zijn vaak gecombineerd met andere verlichting, onder andere met de stadslichten of richtingaanwijzers. Dagrijlichten kunnen een andere functie krijgen na het inschakelen van deze andere verlichting. Tijdens de APK-keuring moet u de functie van de verlichting daarom altijd per lichtsoort beoordelen. De lichten worden hierbij onafhankelijk van elkaar ingeschakeld.

Nieuwe codes op het APK-rapport

Misschien is het u al opgevallen: per 1 november 2018 is het APK-rapport gewijzigd. De bestaande coderingen (letter of letter met cijfer) zijn vervangen door een nieuwe codering: cijfer van 1 tot en met 10. De wijziging heeft te maken met Europese regelgeving.

De nieuwe codering staat op termijn op alle APK-rapporten binnen de Europese Unie. Hierdoor is het mogelijk om zonder kennis van een andere taal diverse gegevens op het rapport te herkennen.

Voor u als erkenninghouder of keurmeester heeft de wijziging verder geen gevolgen. Nadat u een voertuig heeft afgemeld, ontvangt u automatisch het nieuwe rapport. Alle erkenninghouders hebben eind oktober een gewijzigde versie van de regelgeving 'Invulinstructie APK-rapport' van de RDW ontvangen.

Keuringsrapport

Unie codering APK-richtlijn

Gegevens voertuig en resultaat keuring	(8) Keuringsbewijs is geldig tot
(2) Kenteken: 00-RDW-1 (1) Identificatienummer: RDW00000123456789 (5) Voertuigcategorie: M1 Merk: OPEL Type: ASTRA (4) Tellerstand: 123456 (7) Resultaat keuring: <input type="checkbox"/> Goedgekeurd <input checked="" type="checkbox"/> Goedgekeurd na reparatie, zie reparatiepunten <input type="checkbox"/> Afgekeurd, zie afkeurpunten (3) Datum afgifte rapport: _____	Geldigheidsduur keuringsbewijs ¹ 1 APRIL 2019
(6) Reparatieadvies-, advies-, reparatie- of afkeerpunt en nadere uitleg In het kader van de APK zijn de volgende gebreken hersteld 1x Uitlaatsysteem niet gasdicht (5.*.11/6.1.2a); A. demper Band 2x Band onvoldoende profiel (5.*.27/5.2.3e); LV en RA	
(10) Mededeling RDW na afmelding Tijdstip afmelding: _____ Transactiecodel: _____ Steekproef Einde wachttijd i.v.m. steekproef: <input type="checkbox"/> Ja ² <input type="checkbox"/> Nee	
Dit rapport is afgegeven door (9) Naam keuringsinstantie: _____ (3) Adres: _____	

DE VOORDELEN VAN TABLETS BIJ HET EXAMEN BEVOEGDHEIDSVERLENGING

Voor het praktijkgedeelte van het examen bevoegdheidsverlenging zet IBKI sinds de zomervakantie tablets in. Hoe gaat dat? We vroegen een examendeelnemer en een examiner naar hun ervaringen.



DEELNEMER RON VAN DIJK

Ron van Dijk (32 jaar) is werkzaam bij VW/Audi servicepunt De Rooij in Bilthoven. Hij heeft op 8 oktober het examen voor lichte voertuigen gedaan in Nieuwegein. Wat is zijn ervaring? "Mij viel als eerste op dat we voortaan maar één keer hoeven in te loggen, want je houdt de tablet tijdens het hele praktijkexamen bij je. In de oude situatie moest je bij elke praktijkopdracht het briefje met de inlogcode bij de hand houden, omdat je steeds op een andere computer inlogde. Een ander voordeel van de tablets is dat je kunt zien welke opdrachten je nog moet doen, omdat van de uitgevoerde opdrachten de startknop niet meer zichtbaar is. Het invullen van de vragen gaat goed op het touchscreen. Verder is de lay-out van de opdrachten hetzelfde als bij het theoriegedeelte. Ik vind het een verbetering ten opzichte van de oude afnamewijze."

EXAMINATOR MARTIN VAN DER WAL

Martin van der Wal (59 jaar) is eigenaar van Autoservice Martin in Swifterbant en sinds 2007 gemiddeld vier maal per maand freelance examiner bij IBKI. Ook hem vroegen we naar zijn bevindingen met de tablets. "Het examen begint met het legitimeren van de deelnemers en een uitleg over het verloop van de examendag. Daarna krijgt elke deelnemer een 'eigen' tablet: naam en geboortedatum zijn al vermeld op het beeldscherm. Dit maakt het wat persoonlijker. Tijdens het examen loop ik door de hal en kijk bij de deelnemers hoe het gaat. De feedback over het gebruik van de tablets is vrijwel alleen maar positief. Ze vinden het een groot voordeel dat ze de tablet mee kunnen nemen naar de opstellingen om daar de vragen te beantwoorden. Ook ik ben positief: het gebruik van tablets tijdens het praktijkexamen heeft vooral voordelen; IBKI gaat mee met de tijd."



Is uw viergas- of roetmeter voor APK2-keuringen in orde?



De EOBD-controle is per 1 januari 2018 aangepast. Het gevolg is dat het gebruik van de viergasmeter en roetmeter met afzuiging weer vaker noodzakelijk is. Zorg ervoor dat deze apparatuur in orde is.

Als u bij een APK2-keuring de EOBD-controle volledig kunt uitvoeren en het voertuig daarop kunt goedkeuren, dan is een emissietest aan de uitlaat niet nodig. Toch kan het voorkomen dat tijdens een APK-keuring of steekproef een viergas- of roetmeting noodzakelijk is. Zorg er daarom voor dat de apparatuur en afzuiging altijd beschikbaar is en goed werkt.

Voldoet uw viergas- of roetmeter niet aan de eisen? Dan is het niet mogelijk om een volledige APK-keuring en een eventuele steekproef uit te voeren. Wordt dit geconstateerd bij een steekproef dan wordt deze niet uitgevoerd door de steekproefcontroleur en het voertuig wordt afgekeurd. Dat geldt ook als de apparatuur bij een steekproef niet gebruiksklaar is.

**TIP:
CONTROLEER
UW APPARATUUR
REGELMATIG, OOK
ALS U DEZE WEINIG
GEBRUIKT.**



APK1: rollenremtestbank met printer verplicht

Bij APK1-keuringen is het, op een aantal uitzonderingen na, verplicht om een remtest op een rollenremtestbank uit te voeren. Hierbij is de printer een verplicht onderdeel: deze moet aanwezig zijn en werken.

In artikel 64 van de Aanvullende permanente eisen is aangegeven dat het resultaat van de remtest moet worden gepresenteerd op een printuitdraai.

Ook al wordt niet altijd een print gemaakt van de meetresultaten, omdat het resultaat op beeldscherm wordt getoond, betekent dit niet dat een printer mag ontbreken.

Apparatuur in de werkplaats: wat speelt er?



VOERTUIGEN
WORDEN COMPLEXER
– TESTAPPARatuur
DUS OOK'

MARTIJN VAN EIKENHORST / RAI VERENIGING

De mobiliteitsbranche, belangenorganisaties en de RDW zijn vertegenwoordigd in de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK). Ook Martijn van Eikenhorst van RAI Vereniging neemt daaraan deel: “We overleggen bijvoorbeeld over nieuwe regels voor testapparatuur. Goed dat er aandacht is voor ieders belang.”

Wat is uw rol bij RAI Vereniging en SO-APK?

Bij RAI Vereniging vertegenwoordig ik, als manager, drie secties: Scooters, Motoren en Equipment – oftewel de werkplaats-uitrusting. Al deze secties hebben hun eigen agenda en doelstellingen. Ik vertegenwoordig hen en daarvoor heb ik veel contact met onder meer het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, fabrikanten, importeurs, het Nederlands Meetinstituut (NMI) en de RDW. Ook heb ik vanuit mijn rol zitting in SO-APK. We hebben regelmatig overleg over wat er speelt rondom de APK. Zo ook over nieuwe wet- en regelgeving in relatie tot APK-meetmiddelen. Dat soort zaken bespreken we uitvoerig met alle betrokken partijen, zodat er aandacht is voor ieders belang. Zeker als we verwachten dat aanpassing van regelgeving impact zal hebben. Denk aan nieuwe, verplichte apparatuur die fabrikanten soms nog moeten ontwikkelen. Of die een grote investering betekenen voor garagebedrijven of constructieve aanpassingen van de werkplaats. Zo zal de invoering van de spelingsdetector per 2023 voor APK1-erkenninghouders de nodige gevolgen hebben.”

Welke gevolgen zijn te verwachten van de invoering van de spelingsdetector?

Dat is nu nog niet exact bekend. Op dit moment inventariseren we binnen SO-APK hoeveel APK1-erkenninghouders naar verwachting een spelingsdetector nodig hebben om voor 2023 klaar te zijn. Het is goed om op tijd te weten hoe groot de behoefte aan nieuwe apparatuur zal zijn, zodat de fabrikanten en importeurs zich daarop kunnen voorbereiden. Erkenninghouders

willen op hun beurt natuurlijk weten wat de kosten zijn en of er een verbouwing van de werkplaats nodig is. Het is dan ook belangrijk om hierover op tijd te communiceren. Vandaar dat we wel al aankondigen dat deze apparatuur verplicht wordt in 2023, al zijn de details nog niet bekend.”

Nog meer nieuwe, verplichte werkplaatsapparatuur te verwachten?

“In de toekomst zeker, er speelt van alles. Apparatuur wordt hierdoor wellicht complexer en soms daardoor ook duurder. Mogelijk zal uitleesapparatuur werkzaamheden van keurmeesters overnemen! Zover is het nog niet, maar in de toekomst gaat er dus iets veranderen. Voorlopig hebben we te maken met voertuigen die voor schadelijke uitstoot zorgen. De huidige apparatuur kan lang niet alle uitstoot goed detecteren: waarschijnlijk rijden ruim 100.000 voertuigen rond die onnodig veel uitstoten. Een zogeheten deeltjesmeter meet deze uitstoot wél, direct aan de uitlaat. Meten is weten. Dit meetapparaat is er nog niet, maar zou in 2021 geïntroduceerd moeten worden. Onder meer fabrikanten, TNO en NMI zijn bezig met de ontwikkeling ervan, gebaseerd op bestaande deeltjesmeters die worden gebruikt in laboratoria en tunnels. Wat verder speelt, is de ontwikkeling wat betreft het afstellen van de koplampen. Dat is nodig omdat fabrikanten met steeds complexere typen verlichting komen. De bestaande regelgeving en koplamp testers moeten hierin mee. Met verschillende partijen zijn we hiermee bezig, onder meer binnen een daarvoor opgezette werkgroep binnen de Europese Garage Equipment Association (EGEA).”

OVER RAI VERENIGING

RAI staat voor Rijwiel en Automobiel Industrie. RAI Vereniging behartigt de belangen van 700 fabrikanten en importeurs van onder meer personen-auto's, vrachtwagens, aanhangwagens, motorfietsen en scooters, brom- en snorfietsen, onderdelen en werkplaats-apparatuur.

EUROPEES STERK MET EGEA

De Europese Garage Equipment Association (EGEA) behartigt de belangen van fabrikanten en importeurs van garage-uitrusting.

De organisatie is opgericht in 1980 en bestaat uit elf nationale beroepsverenigingen, waaronder RAI Vereniging, een van de *founding members*. De EGEA vertegenwoordigt de leden van alle afzonderlijke verenigingen binnen de EU in Brussel.

Daarnaast houdt de organisatie hen op de hoogte van onder meer nieuwe voertuigtechnologieën, innovatie, veiligheidsvoorschriften en wet- en regelgeving. Ook draagt EGEA bij aan het opstellen van gemeenschappelijke regels voor het ontwerp, de fabricage, de installatie, het onderhoud en de werking van garage- en testapparatuur.

HOE CONTROLEER IK DE EMISSIES VAN VOERTUIGEN MET MEERDERE BRANDSTOFFEN?

Naast benzine, diesel en LPG komen steeds vaker alternatieve brandstoffen voor, zoals CNG, waterstof en LNG. Veel keurmeesters hebben vragen over de controle van de emissies van voertuigen met verschillende combinaties van brandstoffen. Hoe zit het precies?

Zo controleert u de emissies van voertuigen met meerdere brandstoffen:

- Staat er een brandstofcode 'G' in het raadpleegscherm, al dan niet in combinatie met een andere brandstofcode? Dan controleert u de emissies aan de hand van de eisen die gelden voor LPG.
- Is de brandstofcode 'B', eventueel in combinatie met andere brandstofcodes behalve een 'G'? Dan controleert u de

emissies aan de hand van de eisen die gelden voor benzine.

- Is de brandstofcode een 'D' eventueel gecombineerd met een 'E'? Dan past u de emissie-eisen toe die gelden voor diesel.
- In alle andere gevallen wordt geen emissiecontrole uitgevoerd. Dit geldt voor de brandstoffen alcohol, CNG, LNG, elektriciteit en waterstof.

Uitzonderingen

U hoeft géén emissiemeting uit te voeren in de volgende situaties:

- Het is van fabriekswege niet mogelijk om handmatig over te schakelen tussen verschillende brandstoffen.

- Het voertuig is voorzien van een zogenoemde dual-fuel installatie. Dual-fuel betekent dat een gas wordt bijgemengd met een andere brandstof, zoals diesel. De brandstofcode van het gas hoeft niet in het raadpleegscherm vermeld te zijn.
- De brandstofcode 'B' staat niet in het raadpleegscherm en het benzinesysteem alleen bedoeld is om het voertuig te starten of voor noodsituaties.

Controle op lekkage

Ieder brandstofsysteem moet u afzonderlijk controleren op lekkage. Is dat niet mogelijk, dan staat in de invulinstructie aangegeven hoe te handelen. U meldt dan de opmerking

OP2: 'Controle alle brandstoffen niet mogelijk 5.*.9.' Dit staat los van de controle van de emissie-eisen.

Verplichte emissietest niet mogelijk? Dan afkeur

Loopt de motor niet op een brandstofsysteem waarbij de emissietest verplicht is, dan moet u het voertuig afkeuren (hoofdstuk Algemeen, punt 7 Uitvoering keuringsvoorschriften). U meldt dit in het afmeldscherm met code n107 'Beoordelen keuringsaspect niet mogelijk'. Daarnaast geeft u in de toelichting aan wat de reden is.



Vraag van een keurmeester:

Mag een veersysteem lekkage vertonen?

Overmatige vloeistoflekkage is reden om een voertuig af te keuren of om een reparatieadviespunt RA2 te melden, afhankelijk van de datum eerste toelating (DET). Dat is van toepassing op alle vloeistoflekkages.

Uitgezonderd zijn hierbij lekkage aan het brandstofsysteem, remsysteem, stuurinrichting en veersysteem. Hiervoor zijn al keuringseisen in de regelgeving opgenomen.

LEKKAGE VEERSYSTEEM: ALLEEN EISEN VOOR SCHOKDEMPERS

Echter, voor lekkage aan het veersysteem gelden alleen eisen voor de schokdempers. Bij lekkage van een of meer schokdempers vermeldt u het adviespunt AC2.

RA2 VOORLOPIG TOEGESTAAN BIJ OVERIGE LEKKAGE VEERSYSTEEM

Vloeistoflekkage van andere onderdelen van het veersysteem zijn niet in de keuringseisen opgenomen. Bij de eerstvolgende wijziging van de regelgeving komt hierop een aanpassing. Tot die tijd is het toegestaan om bij een overmatige lekkage aan het veersysteem ook een RA2 op te geven. Het feit blijft dat het veersysteem goed moet werken. En: een lekkage leidt nooit tot een afkeur, ongeacht de datum eerste toelating (DET).

Hoe repareer ik roestschade aan de carrosserie of het chassis?

Het is goed om eens stil te staan bij het repareren van roestschades. Regelmatig vragen keurmeesters naar de voorwaarden. Deze zijn binnen de APK-regelgeving opgenomen in de Aanvullende permanente eisen, afdeling 3 Roetschadereparaties. We zetten de belangrijkste punten voor u op een rij.

Als u een roestschade wilt repareren of beoordelen, moet u eerst vaststellen of u te maken heeft met de carrosserie van een voertuig of met het chassis. In beide gevallen geldt dat het gerepareerde gedeelte, dat bestaat uit pasklare delen, zijn oorspronkelijke functie na reparatie weer moet kunnen vervullen.

Laswerk carrosserie

Voor laswerk zijn twee mogelijkheden toegestaan:

- Een kettlinglas, waarbij ten minste 50% is afgelast. Deze lassen zijn gelijkmatig verdeeld over de gehele omtrek.
- Proplassen, ook wel gatlassen genoemd. De diameter van een proplaspas moet ten minste 4 mm zijn, waarbij de onderlinge afstand niet groter mag zijn dan 20 mm.

Reparaties van roestschade aan het chassis

Voor reparaties van roestschade aan het chassis zijn ook twee mogelijkheden toegestaan:

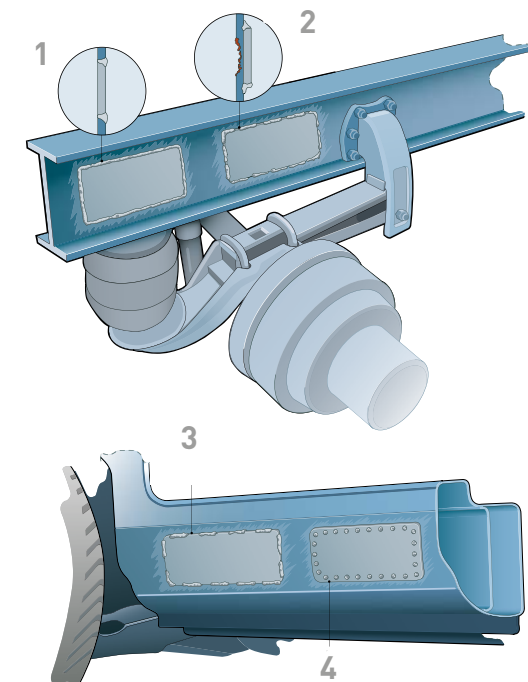
- Het gedeelte van het chassis dat door roest is aangetast en niet meer aan de norm voldoet, mag worden verwijderd. Een nieuw gedeelte dat het verroeste deel vervangt, moet deugdelijk rondom worden afgelast.
- Het gedeelte van het chassis mag worden voorzien van een plaatdeel dat over de roestschade is aangebracht. Hierbij moet het plaatdeel ten minste even dik zijn als het oorspronkelijke gedeelte. Ook moet dit plaatwerk voor 75% zijn afgelast en goed verdeeld zijn over de gehele omtrek.

Een andere wijze van repareren is mogelijk als uit documentatie van de voertuigfabrikant blijkt dat het toegestaan is.

Ondeugdelijke reparatie van roestschade?

Een roestschade van meer dan 2E moet op de juiste wijze als beschreven worden hersteld. Is de roestschade niet op de juiste wijze gerepareerd of ondeugdelijk? Dan geldt het gerepareerde gedeelte als roestschade. U moet dan een roestschadeberekening maken. Een roestschade die kleiner dan 2E is, wordt goedgekeurd. Als de roestschade groter is dan 1,5E of 15%, dan is een adviespunt van toepassing.

1. Gedeelte chassis vervangen kettlinglassen:
 - Volledig rondom lassen.
2. Overzet gedeelte chassis kettlinglassen:
 - Overzet materiaal minimaal gelijke dikte als oorspronkelijke materiaal.
 - Gelijkmatig verdeeld ten minste 75% van de omtrek.
3. Kettlinglassen:
 - Ten minste 50% van de omtrek
 - Gelijkmatig verdeeld.
4. Proplassen:
 - Diameter prop ten minste 4 mm.
 - Onderlinge afstand niet meer dan 20 mm.





RIJK WIBBELINK / OUD-EIGENAAR TRANSPORTBEDRIJF WIBBELINK

‘NOOIT GEDACHT DAT IK DEZE SCANIA TERUG ZOU ZIEN!’

“Vanaf de jaren 60 had ik mijn eigen transportbedrijf. Deze Scania L110 38 uit 1968 hebben we in datzelfde jaar gekocht en na een jaar of tien verkocht. We hebben hem daarna nooit meer gezien. Ik ben inmiddels met pensioen, maar nog steeds in de weer met vrachtwagens. Samen met vijf gepensioneerde oud-medewerkers knap ik oldtimers op. Tot mijn grote verrassing stuitte ik op een deur van de Scania en kwam erachter dat een boer in de buurt mijn oude Scania nog in onderdelen had liggen. Na twee jaar koffie drinken met hem

mocht ik deze overnemen. Inmiddels hebben we de Scania in ere hersteld. Geweldig! Voor de APK-keuring ga ik naar een oud-collega in Hengelo. De Scania rijdt misschien zo'n 1500 kilometer per jaar, maar je neemt toch deel aan het normale, drukke verkeer. Dus veiligheid is wel een vereiste. Ook al controleren we veel dingen zelf, zoals de remmen, een buitenstaander kijkt er toch met andere ogen naar. Verder zijn we niet meer op de hoogte van de laatste regelgeving. Goed dat de APK-keuring bestaat.”