

APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 69 - JUNI 2015

'HET BEGON MET TECHNISCH LEGO'

SANDER KOLB

Draaipunt of bevestigingspunt?

HOE ZIT HET EIGENLIJK?
WAT ZIJN DE EISEN?
HOE ZIT DAT - PAGINA 4

Bandenkaartje APK2

EEN HANDIG OVERZICHT
VAN DE KEURINGSPUNTEN
APK SERVICE - PAGINA 6

Voorzitter VOM-APK:

'TRANSPARANT EN
BETROUWBAAR BLIJVEN'
ONS NETWERK - PAGINA 8

ZEVEN MILJOEN



AB VAN RAVESTEIN
ALGEMEEN DIRECTEUR RDW

Afgelopen jaar voerden alle keurmeesters gezamenlijk bijna zeven miljoen APK-keuringen uit. Het is te lezen in ons jaarverslag, dat in april verscheen. Een enorm aantal, wat maar weer eens het belang laat zien van de APK-keuring in Nederland. Als RDW voerden we zo'n 210.000 steekproeven uit. Het steekproefpercentage voor de APK is wettelijk vastgelegd: de norm is 3%. Samen zorgen we voor een betrouwbare APK, en daarmee voor veilige en schone voertuigen.

In deze APK Keurmeester besteden we aandacht aan de kwaliteit van banden en veiligheid. IBKI biedt een handig bandenkaartje dat bij dit nummer zit. Vereniging VACO deed onderzoek naar de staat van personenwagenbanden. Die blijkt tegen te vallen. Op pagina 6 leest u meer hierover. Veelvoorkomende vragen van keurmeesters staan op pagina 10, bijvoorbeeld over de controle van autogordels op de achterbank. Heeft u zelf nog vragen over de APK? Laat het ons weten!

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

Design KRIS KRAS content, context and design

Fotografie Edith Paol, RDW, Target Press, Jan Zandee

Illustraties Ron de Haer

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



Vanuit heel Nederland komen Keverfanaten naar Kevercentrum Midden-Nederland. Hier staan vooral oudere, luchtgekoelde Volkswagens op de brug en zijn de monteurs net zulke liefhebbers als de eigenaren.



SANDER KOLB, KEURMEESTER KEVERCENTRUM
MIDDEN-NEDERLAND IN KORTENHOEF

Hoe begon de liefde voor de autotechniek?

“Zoals bij veel kinderen, met technisch lego. Maar mijn vader was ook veel bezig met sleutelen. Zo krijg je het mee. In deze garage kom ik al sinds mijn zestiende. Toen ben ik in de weekenden gaan meehelpen in de garage. Na mijn opleiding tot monteur werkte ik eerst in een universele garage tot ik werd gevraagd om als keurmeester bij het Kevercentrum de APK-keuring op te zetten. Inmiddels ben ik twaalf jaar keurmeester.”

Hoe zit jullie garage in elkaar?

“We hebben drie monteurs waaronder de eigenaar en ikzelf. We doen voornamelijk luchtgekoelde Volkswagenmodellen waaronder natuurlijk veel Kevers. Een kwart zijn overige merken. Ook die keuren we hier. Naast keurmeester ben ik monteur. Ik doe dan het computerwerk

en sta verder regelmatig in onze onderdelen-shop. Het is leuk om al die verschillende dingen te kunnen doen. Net zoals het ook leuk is om te sleutelen aan andere auto's. De hele week alleen maar Kevers keuren lijkt me ook niets.”

Waar komt de interesse in de Volkswagen Kever vandaan?

“Ik vind de eenvoud van de techniek mooi. De Volkswagen Kever is een heel veelzijdig model waarmee je als sleutelaar alle kanten op kan. Er zijn ook nog veel onderdelen te koop. Zo krijgen we de gekste modellen binnen. Zoals zelfgebouwde trikes waarvan de achterkant de kont van een kever is. Zelf heb ik een Volkswagen Kever pick-up. Ook voor het dagelijks gebruik rij ik Volkswagen, een Golf. Als je eenmaal Volkswagen rijdt ...”

Is het keuren van deze modellen anders?

“Dat valt wel mee. Je moet de constructie kennen. Verder zijn de fuseekogels een aandachtspunt. Daarnaast is het belangrijk dat de jaartallen goed tussen je oren zitten. Vanaf welk bouwjaar zijn gordels verplicht, dat soort zaken. Het valt me trouwens op dat de steekproefcontroleurs daar ook niet altijd even goed thuis in zijn.”

Is het vervelend om de trots van een mede-hobbyist af te moeten keuren?

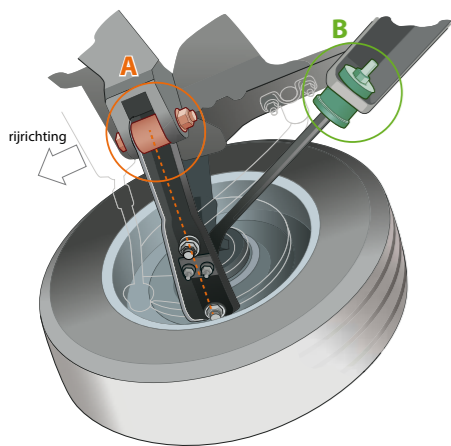
“Nee, de regels zijn duidelijk. Het gaat om de verkeersveiligheid. Wij zijn altijd duidelijk over wat het gaat kosten om een voertuig door de keuring te krijgen. Soms kost het herstel een vermogen. Maar dan nog zeggen veel liefhebbers: 'Doe maar, ik kan niet zonder mijn Kever'. Dat is eigenlijk ook wel weer mooi.”

DRAAIPUNT OF BEVESTIGINGSPUNT?

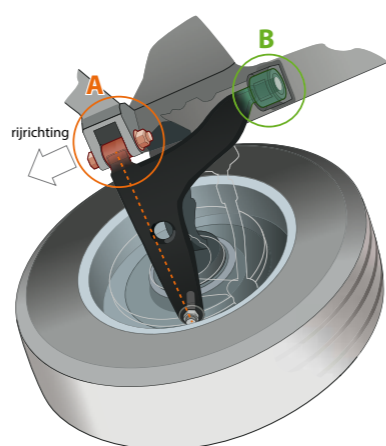
Regelmatig is er slijtage of een beschadiging te zien in de bevestiging van een volledig onafhankelijke wielophanging. De regelgeving maakt een onderscheid tussen bevestigingspunten en overige draaipunten, maar het verschil is niet altijd duidelijk. Hoe zit het eigenlijk? En wat zijn de keuringseisen?

Veel keurmeesters stellen deze vragen. Want voor overige draaipunten en bevestigingspunten gelden inderdaad verschillende eisen. Bij sommige constructies is het lastig te zien wat een draaipunt of een bevestigingspunt is. De draaipunten mogen niet meer dan 1 millimeter slijtagespeling hebben en geen contactplekken vertonen door

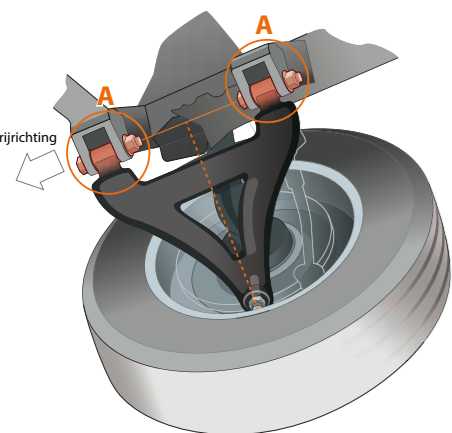
zijdelingse verplaatsing. De basis hiervoor is beschreven in keuringseis 5*.19 lid 3. De volledige tekst van deze eis staat in artikel 48 van de Aanvullende permanente eisen. Bevestigingspunten beoordeelt u met artikel 5*.18 lid 1: 'De assen moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.'



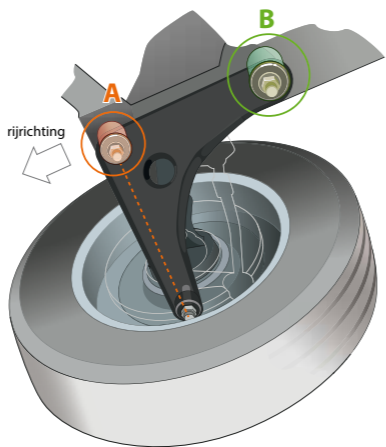
CONSTRUCTIE 1
BIJ DEZE TRADITIONELE CONSTRUCTIE IS GOED TE ZIEN WAT HET DRAAIPUNT (A) EN EEN BEVESTIGINGSPUNT (B) IS.



CONSTRUCTIE 2 EN 3
BIJ DEZE TWEE MODERNERE CONSTRUCTIES HEBBEN DE PUNTEN A EN B IN PRINCIPE DEZELFDE FUNCTIE ALS IN DE CONSTRUCTIE 1. U BEOORDEELT DEZE DAN OOK OP DEZELFDE MANIER: A IS EEN DRAAIPUNT EN HIERVOOR GELDT ARTIKEL 48. B IS EEN BEVESTIGINGSPUNT EN MOET DUS DEUGDELIJK AAN HET VOERTUIG BEVESTIGD ZIJN.



CONSTRUCTIE 4
BIJ SOMMIGE CONSTRUCTIES VAN EEN VOLLEDIG ONAFHANKELIJKE WIELOPHANGING IS NIET DUIDELIJK OF HET EEN DRAAIPUNT OF EEN BEVESTIGINGSPUNT IS. IN DAT GEVAL GELDEN BEIDE ALS OVERIG DRAAIPUNT EN IS ARTIKEL 48 VAN TOEPASSING.



ACHTERGRONDINFORMATIE BANDEN EN VEILIGHEID

Tijdens de APK worden de banden beoordeeld. Er wordt gekeken naar onder andere de profieldiepte, bandenspanning en aanwezige beschadigingen. In dit artikel wordt aandacht besteed aan de resultaten van een onderzoek dat de VACO heeft uitgevoerd in 2014 naar de staat van de banden van personenauto's.

ONDERZOEK VACO

Het deel van de band dat in contact komt met de weg is ongeveer zo groot als een handpalm. Vier banden samen is één A4'tje. En die kleine oppervlakte bepaalt het rijgedrag van de auto. Hij is dan ook cruciaal voor het remmen en zorgt voor de richtingsstabiliteit. Veiligheidssystemen zoals ESP en ABS functioneren verre van

optimaal als de banden onvoldoende grip leveren. Vereniging VACO heeft de afgelopen jaren diverse onderzoeken gedaan naar de staat van personenwagenbanden in Nederland. De resultaten zijn nog steeds verontrustend, zoals u in de tabel kunt zien. Het voornemen is om in juni 2015 de staat van personenwagenbanden in Nederland opnieuw te onderzoeken.

ONDERZOEKSRISULTATEN 2014

Totaal*	Omvang in % februari 2014		Situatie	Omvang in aantallen februari 2014**	
	Zomerbanden	Winterbanden		Zomerbanden	Winterbanden
32,3	41,6	13,7	personenwagens met ten minste één band met een onregelmatigheidsslijtage of een of andere schade	2.201.000	357.000
18,2	22,5	9,2	personenwagens met ten minste één band met een bepaalde schade	1.191.000	240.000
3,6	4,7	1,6	personenwagens met ten minste één band met een onregelmatig slijtagepatroon	249.000	42.000
23,1	31,3	6,7	personenwagens met ten minste één band met (verouderings)barstjes of scheurtjes	1.656.000	175.000
5,6	7,2	1,8	personenwagens met ten minste één band die de verkeersveiligheid in gevaar brengt	381.000	47.000
1,5	2,3	0,0	personenwagens met banden met minder dan de wettelijk voorgeschreven 1,6 mm minimumprofieldiepte	122.000	GEEN

*Totaal is inclusief voertuigen op all-seasonbanden

**Op basis van omvang wagenpark per 31 december 2013 (8.154.000 personenwagens)

32,0% personenauto's op winterbanden, 64,9% personenauto's op zomerbanden



VOORBEELDEN VAN BESCHADIGINGEN

NIET ALLE IN HET ONDERZOEK GETOONDE BESCHADIGINGEN LEIDEN TOT EEN AFKEUR TIJDENS DE APK-KEURING.

Handig: het bandenkaartje APK2



Bij deze APK Keurmeester vindt u het IBKI-bandenkaartje APK2, versie 2015. Hiermee heeft u een handig overzicht van de keuringspunten bij banden. En u kunt snel vaststellen in welk deel van de band u de profieldiepte moet meten, oftewel de meetbreedte.

Extra
service

Kaartje bij bevoegdheidsverlenging

Vanaf april 2015 krijgt u van IBKI een bandenkaartje als u met goed gevolg de bevoegdheidsverlenging aflegt, bij APK1 en APK2. Dan heeft u elke twee jaar een nieuw exemplaar.

De meetbreedte uitrekenen

De hoofdgroeven van de band moeten over gehele omtrek minimaal 1,6 mm diep zijn. Dat zegt de keuringseis, artikel 5.*.27 lid 4. Zie voor de begrippen hoofdgroeven en loopvlak ook de algemene bepalingen artikel 1.1.

Het gaat om alle brede groeven, waarin door de fabrikant de maximale diepte is bepaald en de groeven waarin een slijtage-indicator aanwezig is, in het middelste gedeelte van het loopvlak van de band. Hiervoor geldt:

- Loopvlak: de breedtemaat die op de band staat min 50 mm, symmetrisch gemeten ten opzichte van het midden.
- Middelste gedeelte: ongeveer 75 procent van de breedte van het loopvlak. Dit is dus de meetbreedte.

FORMULE:

Meetbreedte = $\frac{3}{4} \times (\text{breedte maataanduiding band} - 50\text{mm})$

Een rekenvoorbeeld: stel, de bandenmaat is 225/45 x 17.

Het loopvlak is dan $225 - 50 = 175$ mm.

De meetbreedte voor de profieldiepte: $\frac{3}{4} \times 175 = 131$ mm.

Of u kunt het bandenkaartje gebruiken

Het meetgebied voor de profieldiepte kunt u uiteraard zelf uitrekenen, maar IBKI heeft dit op het bandenkaartje voor de meeste bandenmaten al voor u gedaan.

HET WERKT EENVOUDIG:

- Zorg ervoor dat de 'M' op het kaartje precies op het midden van de band ligt.
- De meetbreedte is het gebied tussen de lijntjes van de breedteaanduiding van de band.

De berekeningsformule staat op de achterzijde van het bandenkaartje.

Gebruik de profieldieptemeter

Bij twijfel moet u de profieldiepte meten. Dit meten is dus al noodzakelijk zodra het een adviespunt (AC1) kan worden. AC1 moet u aangeven bij een profieldiepte van 2,5 mm of minder. Bij minder dan 1,6 mm wordt het een afkeur (G05).

De eis voor de profieldieptemeter, volgens artikel 11 lid i van de erkenningsregeling: een doelmatige bandenprofildieptemeter, met verende meetstift en een meetnauwkeurigheid van 0,1 mm. Voordat u gaat meten, moet u de meter op nul stellen.

zit. Als de profielmeter op nul is gesteld op een hard vlak, dan geeft deze op een band zonder profiel onterecht toch enkele tienden van millimeters aan.

HOE STELT U DE PROFIELMETER OP NUL?

Gebruik een glad deel van het loopvlak van de band om de profielmeter op nul te stellen. U krijgt namelijk alleen de juiste meetwaarden als u de meter op hetzelfde materiaal op nul stelt. De punt van de meetstift van de profielmeter drukt namelijk altijd iets in het (zachtere) materiaal door de veer die erachter



STEL DE PROFIELMETER OP NUL OP EEN GLAD DEEL VAN HET LOOPVLAK VAN DE BAND.



GEBRUIK GEEN HARDE ONDERGROND OM DE PROFIELMETER TE STELLEN.

Bandenspanning altijd meten



BANDENSANNINGSMETER EN POMP VOOR APK-KEURING.

De juiste minimale bandenspanning van APK2-voertuigen is aan strikte eisen gebonden. Banden moeten de juiste spanning hebben, zoals keuringseisen artikel 5.2.27 lid 9, 5.5.27 lid 9 en 5.3.27 lid 10 aangeven. Banden op één as mogen maximaal 0,3 bar verschillen in spanning.

Verder geldt dat als u de bandenspanning niet kunt meten, dit altijd reden is voor afkeur. Kunt u de spanning niet meten omdat het ventiel van de binnenste band bij dubbele montage niet bereikbaar is, dan moet u het buitenste wiel verwijderen. Bij de keuringseis in de digitale regelgeving staat dit als toelichting vermeld.

De eis voor de bandenspanningsmeter, volgens artikel 11 lid f van de erkenningsregeling: een doel-

matige bandenspanningsmeter en een doelmatige bandenpomp. Doelmatig wil zeggen: bruikbaar, geschikt en in goede staat. Er zijn geen eisen vastgelegd over het regelmatig 'ijken/kalibreren' van de bandenspanningsmeter.

Als de minimale (door de voertuigfabrikant opgegeven) bandenspanning hoger is dan de maximale bandenspanning van de band, dan moet u uitgaan van de maximale bandenspanning.

UNIEKE POSITIE VAN ONAFHANKELIJKE EN MOBIELE APK



‘WERKBARE EN
BETROUWBARE APK’

MARK VAN ABEELLEN / VOORZITTER VOMAPK

De mobiliteitsbranche, belangenorganisaties en de RDW zijn vertegenwoordigd in de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK). Welke rol speelt VOMAPK in dit overleg? En wat heeft de organisatie bereikt? We vroegen het aan Mark van Abeelen, voorzitter van VOMAPK.

Wat zijn de speerpunten van VOMAPK?

‘Binnen SO-APK vertegenwoordig ik de belangen van onafhankelijke en mobiele erkenninghouders. Namens VOMAPK bekijk ik wat de mogelijke gevolgen zijn van APK-wijzigingsvoorstellen voor ‘onze’ bedrijven. Dat is belangrijk omdat de werkwijze soms anders is dan die van de reguliere garages, ook al volgen we uiteraard dezelfde regelgeving. Om een voorbeeld te geven: bij ons is alles gericht op keuren, want we doen zelf geen reparaties. Daarom willen we onze klanten zo exact mogelijk informeren over afkeerpunten, zodat ze weten wat nodig is om het voertuig APK goedgekeurd te krijgen. Een paar jaar geleden is echter besloten dat alleen het artikelnummer van de regelgeving op het keuringsrapport komt te staan, in plaats van een omschrijving van de bevinding. Dat is dus lastig communiceren. Inmiddels is dat overigens weer teruggedraaid. Voor iedereen is het handig als de bevindingen helder omschreven zijn.’

Hoe bevalt de samenwerking binnen SO-APK?

‘We werken op een prettige, constructieve manier samen en hebben goed contact. Alle leden hebben hetzelfde doel voor ogen: zorgen voor een werkbare en betrouwbare APK. Soms zijn er ontwikkelingen die voor meerdere partijen relevant zijn, dan zoeken we elkaar op. Bijvoorbeeld nieuwe eisen aan APK-apparatuur, dat raakt alle partijen die zich bezighouden met keuringen. Zo staat in de nieuwe Europese Richtlijn dat voor APK1-keuringen een spelingsdetector verplicht wordt. Samen met andere partijen willen we er voor zorgen dat de eisen hieraan zo worden opgesteld dat erkenninghou-

ders die op een hefbrug keuren, ook een spelingsdetector kunnen gebruiken.

Op welk resultaat bent u het meest trots?

‘De politiek wilde zo’n tien jaar geleden de keuringsfrequentie beperken, naar eens in de twee jaar voor de meeste voertuigen. De RDW en de Bovag konden op dat moment niet aantonen hoeveel voertuigen jaarlijks worden afgekeurd. Wij hadden daar sneller zicht op, omdat we afkeuringen structureel afmelden. De onafhankelijke erkenninghouders hebben een jaar lang de keuringsresultaten bijgehouden. Aangezien we gezamenlijk zo’n honderdduizend keuringen per jaar doen, gaf het een goed beeld van de staat van het wagenpark in Nederland. De cijfers waren aanleiding voor de overheid om de plannen af te zwakken. Zo is de frequentie voor voertuigen op LPG en diesel gelijk gebleven. Die rijden veel kilometers en een jaarlijkse keuring is dan geen overbodige luxe.’

Hoe ziet u de toekomst van de APK?

‘De Nederlandse APK is uniek in Europa. Wel komen er regelmatig kritische geluiden uit Brussel over dat de keuring door het bedrijfsleven wordt gedaan. Daarom is het van belang dat onze APK transparant en betrouwbaar blijft. Nu concurreren veel bedrijven op prijs en moeten ze dus leven van de reparaties die uit de keuring volgen. Wij vinden dat een verplichte keuring die door de wet exact wordt voorgeschreven niet onder kostprijs aangeboden zou mogen worden. Dit voorkomt een ongewenste prikkel bij de keurder en daardoor belangenverstremming.’

VOMAPK IN HET KORT

VOMAPK staat voor Verenigde Onafhankelijke en Mobiele APK-erkenninghouders, die alleen keuren en geen reparaties of onderhoud uitvoeren. Deze bedrijven verrichten gezamenlijk meer dan honderdduizend keuringen per jaar. De vereniging is opgericht in 2013 om de belangen van deze erkenninghouders te behartigen. Bij VOMAPK zijn ongeveer twintig erkenninghouders aangesloten.

ROL MOBIELE APK

De mobiele APK gaat verdwijnen. Dit heeft de overheid besloten, onder meer vanwege misbruik in het verleden met deze vorm van keuren. VOMAPK ziet juist een belangrijke toegevoegde waarde van mobiele APK-erkenninghouders.

Een paar jaar geleden waren er problemen met de zogeheten ‘zwarte APK’: garagehouders die door de inzet van meerdere mobiele erkenningen weinig risico liepen bij het plegen van fraude. De RDW en VOMAPK hebben samen maatregelen bedacht om dit tegen te gaan. Toch wil de politiek af van de mobiele APK. Vanaf 1 juli 2014 kan er geen erkenning meer worden aangevraagd voor een mobiele keuringseenheid voor APK-keuringen. Ook uitbreidingen van bestaande erkenningen zijn niet mogelijk. Bestaande erkenningen blijven tot 1 juli 2025 geldig. Voor veel bedrijven is dit besluit nadelig, stelt VOMAPK. Niet alleen voor de erkenninghouders, maar ook voor de werkplaatsen waar de mobiele keuren. Het scheelt hen veel tijd en geld als ze niet op pad hoeven. Verder schrijft de Europese Richtlijn voor dat een deel van de tractoren straks goedgekeurd moet worden. Ook daar ziet VOMAPK een rol voor de mobiele APK. Dan hoeven de tractoren niet de weg op voor een keuring.

CONTROLE TACHOGRAAF BIJ APK2

Iedereen die beroepsmatig goederen vervoert is verplicht een tachograaf te gebruiken. Controle van de tachograaf binnen de APK gebeurt nu al bij voertuigen met een toegestane maximum massa boven de 3500 kilo. Vanaf 1 januari 2016 gaan we deze controle ook uitvoeren bij APK2-voertuigen die voorzien zijn van een tachograaf.

Er zijn vrijstellingen mogelijk, afhankelijk van wat iemand waar vervoert. Dit is aangegeven in de verordening 561/2006/EG.

In een lichte bedrijfsauto in de klasse N1 (bestelauto) of M1 (een van een personenauto afgeleide bedrijfsauto) die - beroepsmatig goederen vervoert, - en gekoppeld wordt met een aanhanger, waarbij de gezamenlijke toegestane maximum massa (TMM) van meer dan 3500 kg bedraagt; kunt u dus een tachograaf aantreffen.

Voor de APK betekent dit dat u moet controleren of er een installatieplaatje aanwezig is. U controleert de datum op het installatieplaatje op geldigheid en ook de verzegelin-



gen. Als de wielomtrek klopt, is de controle afgerond. In het volgende nummer van de APK Keurmeester komen we uitgebreid terug op dit onderwerp.

VRAAG VAN EEN KEURMEESTER:

Aanwezigheid gordels op de achterbank

Laatst keurde ik een personenauto, bouwjaar 2005. Deze leek drie zitplaatsen te hebben op de doorlopende achterbank. Maar alleen voor de buitenste zitplaatsen waren er complete gordels aanwezig. Voor de middelste plaats was er alleen de sluiting aanwezig. Moet ik deze auto eigenlijk afkeuren?

Allereerst zullen we moeten bepalen of gordels op de achterbank verplicht zijn voor deze auto. Artikel 5.2.47 zegt hierover: personenauto's die na 30 september 2000 in gebruik zijn genomen, moeten zijn voorzien

van gordels voor alle naar voren en naar achteren gerichte zitplaatsen. In de wijze van keuren staat omschreven hoe we omgaan met het middelste gedeelte van een doorlopende bank als er geen (complete) gordel aanwezig is. Daarnaast geldt de vraag: wat wordt er verstaan onder een gordel?

In artikel 1.1 begrippen, van de algemene bepalingen keuringseisen, staat bij gordel het volgende:

Gordel: een geheel van banden met sluiting, verstelinrichtingen en bevestigingselementen dat in een motorvoertuig kan worden bevestigd en zodanig is ontworpen dat de kans op verwondingen

voor de gebruiker bij botsing of plotselinge verandering van het voertuig wordt verminderd doordat het de bewegingsmogelijkheid van het lichaam van de gebruiker beperkt en dat mede omvat alle onderdelen die energie kunnen opnemen of waarmee de gordel wordt ingetrokken.

Bij de auto die u keurde, was geen complete gordel aanwezig op de middelste plaats. Deze plaats op de achterbank wordt daarom niet aangemerkt als zitplaats en mag tijdens het rijden niet als zodanig gebruikt worden. Deze auto moet u dus op dit punt voor de APK-keuring goedkeuren.

VRAAG VAN EEN KEURMEESTER:

DOP VAN HET ADBLUE-TANKJE ONTBREEKT, WAT NU?

Ik wist dat AdBlue al regelmatig werd toegepast bij bedrijfswagens. Nu trof ik vorige week een personenauto aan die gebruik maakte van de toevoeging AdBlue. Bij deze auto ontbrak de dop van de vulopening van het AdBlue-tankje. In overleg met de klant heb ik de dop besteld en gemonteerd. Maar zou dit een afkeerpunt zijn geweest voor de APK?

Geen brandstof, dus geen afkeur

Het ontbreken van een dop van de vulopening van een AdBlue-reservoir is geen reden tot afkeur. Een regeneratievloeistof of additieve vloeistof, zoals AdBlue, dient om de uitstoot van stikstofoxiden te verminderen. Het is dus geen brandstof. De eisen die gelden voor brandstofsyste-

(artikel 5.*.9), zoals lekkage en de staat van de tank met tankdop, zijn daarom niet van toepassing op de opslag van bijvoorbeeld AdBlue. Dit staat ook vermeld in de toelichting van de digitale APK-regelgeving.



Blauwe AdBlue-dop naast de tankdop.

Aanvulling APK-boek

Vanaf 1 april 2015 is een aantal wijzigingen in de APK-regelgeving van kracht. Eind maart ontvingen alle erkenninghouders deze per post, als aanvulling op het APK-boek. Niet de complete inhoud van het boek is dus vervangen maar alleen die bladzijden waar wijzigingen op van toepassing zijn. Controleer of u met de juiste bladzijden werkt. Het betreft versie 2.0-2014, waaraan aanvullingen zijn toegevoegd. Onderaan die pagina's staat 'aanvulling 1 versie 2.0-2014'.

Toelichting geven bij een gebrek is mogelijk

Per 1 april 2015 is het mogelijk om een toelichting te geven in het meldscrem. Dit kan bij een reparatieadvies-, advies-, reparatie-, afkeerpunt en opmerking. Het verzoek om een toelichting te kunnen geven in de vorm van een vrije tekst, kwam van de APK-keurmeesters. Zij maken veel gebruik van de mogelijkheid. Van 1 april tot 1 juni 2015 zijn er 1.247.888 gebreken gemeld, waarbij er 215.580 keer gebruik is gemaakt van het geven van een toelichting.

Code	Aantal	Toelichting	Code	Aantal
D14	2	Verlichting defect		
G05	3	4 banden versleten		

Website met APK-regelgeving

Voor de actuele regelgeving kunt u ook altijd terecht op de website met APK-regelgeving. Hier zijn meerdere zoekmogelijkheden. Bij sommige eisen staat een toelichting over hoe u de regelgeving in de praktijk toepast.

Verbeteringen

De RDW werkt aan verbetering van de website met APK-regelgeving. Heeft u opmerking of suggesties hiervoor, dan horen wij het graag via apkregelgeving@rdw.nl.



WWW.RDW.NL/APKREGELGEVING



VOERTUIGGEGEVENS

MERK:	VOLKSWAGEN
TYPE:	TRANSPORTER
DATUM EERSTE TOELATING:	04 FEBRUARI 1993
BRANDSTOF:	DIESEL
AANTAL CILINDERS:	5
CILINDERINHOUD:	2370 CC
VERMOGEN:	57 KW
INRICHTING:	KAMPEERWAGEN
MASSA LEDIG:	2090 KG
WIELBASIS:	332 CM

MELANIE KOENDERS / KAPPER

‘LIEVER EEN REPARATIE VÓÓR VERTREK DAN TIJDENS DE REIS’

“Onze camper geeft een vrij gevoel. Lekker toeren en alles bij de hand: koelkast, kasten, fornuis... Als we de luifel uitschuiven, kan de vakantie beginnen. Die vrijheid willen we natuurlijk niet laten verstoren door pech onderweg. Daarom zijn we blij met de APK-keuring.

Een grondige check door een expert is geen overbodige luxe, ook al rijdt-ie meestal als een zonnetje. Het geeft een geruster en veiliger gevoel als je met drie kinderen op de achterbank afreist naar Kroatië, Zweden of Zuid-Frankrijk.”