

APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 74 - SEPTEMBER 2016

'HET LIEFST
SLEUTEL IK DE
HELE DAG'

SIEBOLT DE WEERD, KEURMEESTER BIJ AUTOBEDRIJF S. DE WEERD

Het VIN en het kentekenregister

WAT KUNT U DOEN ALS ZE NIET
OVEREENKOMEN?

APK SERVICE - PAGINA 5

APK3 komt eraan

KRIJGEN WE STRAKS LAND-
BOUWOERTUIGEN IN DE GARAGE?

ONS NETWERK - PAGINA 8

Roestschade bepalen

AANDACHTSPUNTEN VOOR EEN
NAUWKEURIGE INSCHATTING

HOE ZIT DAT - PAGINA 10

PUNTJES OP DE I



CARLO VAN DER KLINK
MANAGER TOEZICHT APK

Op deze plek is het al vaker benadrukt: met de kwaliteit van de APK in Nederland zit het over het algemeen wel goed. We hebben een betrouwbaar systeem, met goed opgeleide keurmeesters, heldere, logische APK-eisen en procedures. Toch is er de laatste tijd een forse toename van het aantal sancties door de RDW. Daar zit niemand op te wachten. Vooral niet als klanten – de voertuigeigenaren – er last van hebben. Daarom besteden we in dit nummer van APK-keurmeester extra aandacht aan veelvoorkomende oorzaken van sancties. Bijvoorbeeld het vergeten af te melden van een voertuig na de APK-keuring door werkdruk of gebrekkige interne communicatie. Lees meer hierover in de rubriek APK Service, op pagina 6. Ook leest u hier over aandachtspunten rondom het Register Meetmiddelen (RME). Zo is elke erkenninghouder er zelf verantwoordelijk voor dat de verplichte meetmiddelen een geldige vervaldatum hebben én dat dit vermeld staat in het RME. Let ook op dit soort procedures om sancties te voorkomen.

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? Mij 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 context, content and design

Fotografie RDW

Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Niets uit deze uitgave mag zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de RDW in enige vorm worden overgenomen, veeleenvoudigd en/of openbaar worden gemaakt. Voor de precieze keuringseisen verwijzen wij u naar de Regelgeving APK. APK Keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:



Autobedrijf S. de Weerd in Bussum is een echt familiebedrijf. In 1969 gestart door de vader van de huidige eigenaar Siebolt de Weerd. “In 1984 was hij een van de eerste keurmeesters toen de APK werd ingevoerd. Nog altijd gaan we mee met de tijd,” zegt Siebolt.



SIEBOLT DE WEERD,
KEURMEESTER BIJ DE WEERD

Bijna vijftig jaar een allround, universeel familiebedrijf. Hoe gaat het al zo lang goed?

“Hard werken en meegaan met de tijd. Dat typeert ons bedrijf wel. M'n opa begon ooit als taxichauffeur. Later gingen mijn vader en zijn broers naar de automarkt in Utrecht om auto's te verkopen en daarna deden ze dat vanuit huis. Het werk breidde zich steeds meer uit, inkoop, verkoop, reparaties en later ook de APK. Zelf werk ik vanaf m'n twintigste in onze garage en ben ik inmiddels twintig jaar keurmeester. Vanaf 2002 hadden mijn vader en ik het bedrijf samen. Enkele jaren geleden heb ik het van hem overgenomen. Ook al besteed ik veel tijd aan de bedrijfsvoering, het sleutelen aan auto's vind ik nog altijd het allerleukste. Het liefst doe ik dat de hele dag. Mijn twee collega's

zijn ook vakfanaten trouwens. Een van hen, Arnold de Kruijk, had zelfs alle vragen goed bij de bevoegdheidsverlenging. Hij was dus een van de keurmeesters met een honderd procent-score die IBKI in het zonnetje heeft gezet, wat in de vorige APK-keurmeester stond.”

Jaloers op zijn goede score voor de bevoegdheidsverlenging?

“Nou... We zijn met z'n drieën, dus we hebben onderling natuurlijk wel wat competitie rondom dit soort examens. Allemaal zijn we goed in ons vak, maar Arnold is de beste. Eerlijk is eerlijk. Aan de andere kant is het ook wel mooi dat hij beter is dan ik, want ik hoef hem niets uit te leggen. En kunnen we samen een goede beslissing nemen. We zijn trots op hem en dat hij bij ons werkt.”

Alle merken komen bij jullie langs. Is het lastig om steeds verschillende merken en typen voertuigen te keuren?

“Sommige mankementen komen vaak langs en kennen we uit ons hoofd. Natuurlijk zien we bij het raadplegen van het kentekenregister ook de meest voorkomende gebreken van dat voertuig. Verder gebruiken we de digitale regelgeving. Voor wie er nog niet zo bekend mee is: op www.rdw.nl klik je dan op 'Online APK-regelgeving'. De site is overzichtelijk en soms zijn keuringseisen verduidelijkt in een toelichting. Echt ideaal. Vroeger moest je alles in het papieren boek opzoeken. Het is fijn dat je nu snel de juiste informatie hebt. Het maakt het werk een stuk gemakkelijker en leuker. Ook de stroomschema's zijn handig, bijvoorbeeld voor het keuren van hybride auto's. Interessant om dit soort ontwikkelingen goed bij te houden.”

Verplicht examen Bevoegdheidsverlenging tachograaftechnicus

Bent u installateur om tachografen te installeren, kalibreren en controleren? Dan gaat uw bevoegdheid veranderen.

Vanaf 1 januari 2017 heeft u voor het installeren, kalibreren en controleren van tachografen de bevoegdheid Tachograaftechnicus nodig. Vóór 1 januari 2017 moet u het examen 'Bevoegdheidsverlenging tachograaftechnicus' met goed gevolg hebben afgerond om deze werkzaamheden te mogen blijven uitvoeren. Na het behalen van de bevoegdheid Tachograaftechnicus ontvangt u een bevoegdheidspas met bijbehorende pincode. Deze heeft u nodig om vanaf 1 januari 2017 voertuigen af te melden in het RDW-register.

Hoe komt u aan deze bevoegdheid?

Om na 1 januari 2017 werkzaamheden uit te kunnen voeren als tachograaftechnicus geldt het volgende:

- U moet het examen 'Bevoegdheidsverlenging tachograaftechnicus' met goed gevolg hebben afgelegd bij IBKI.
- U bent niet verplicht een opleiding te volgen voor dit examen. Wel is het raadzaam om u goed voor te bereiden.

Nog geen tachograaftechnicus?

Bent u nog geen tachograaftechnicus, maar wilt u dat wel worden? Dan heeft u in 2016 nog de mogelijkheid dit via de fabrikant/importeur van tachografen te regelen. U hoeft dan alleen het examen voor de bevoegdheidsverlenging te doen. Vanaf 1 januari 2017 moet u het volledige examen Tachograaftechnicus met goed gevolg bij IBKI afleggen.

Examens

De examens 'Bevoegdheidsverlenging tachograaftechnicus' beginnen op 1 oktober 2016. Het examen voor een nieuwe tachograaftechnicus begint op 1 januari 2017. Meer informatie vindt u op www.ibki.nl.



Gebruik van gereedschap: wel of niet toegestaan?

Vaak staat bij de wijze van keuren aangegeven dat dit visueel moet gebeuren. Als u hierdoor een aspect onvoldoende kan beoordelen, zijn hulpmiddelen toegestaan. Ook mag u kracht uitoefenen en als het nodig is gereedschap gebruiken.

IS HET GEBRUIKEN VAN EEN SCHROEVENDRAAIER TOEGESTAAN BIJ HET BEOORDELEN VAN EEN BESCHADIGING VAN EEN BAND?

Ja, dit is mogelijk, afhankelijk van het doel waarvoor je de schroevendraaier gebruikt. Is een beschadiging van een band bijvoorbeeld met kit verborgen en is het karkas daardoor niet meer zichtbaar? Dan kunt u de beschadiging niet juist beoordelen zonder de kit

te verwijderen. Dit kan door het uitoefenen van kracht, al dan niet met behulp van gereedschap zoals een schroevendraaier. Een deugdelijk gerepareerde band met bijvoorbeeld 'vulcanizing compounds' of een prop is geen reden tot afkeur.

Deze toelichting staat ook vermeld in de online APK-regelgeving.



Afwijkingen in het voertuigidentificatienummer (VIN)

De technische helpdesk (KIT) van de RDW krijgt regelmatig vragen over het ingeslagen voertuigidentificatienummer (VIN). Met het VIN stelt u de identiteit van het voertuig vast. Het is dus belangrijk dat dit ingeslagen VIN in het voertuig in overeenstemming is met het kentekenregister. Zo weet u zeker dat u het juiste voertuig keurt.

WAT ALS HET VIN GEHEEL OF GEDEELTELIJK ONTBREEKT OF ONLEESBAAR IS DOOR BIJVOORBEELD ROEST?

In dit geval kunt u de identiteit van het voertuig niet vaststellen en mag u niet overgaan tot het uitvoeren van een APK-keuring. In deze situatie geeft u geen APK-rapport af. De aanvrager of voertuigeigenaar moet een afspraak maken bij een RDW-keuringsstation om het VIN te laten beoordelen. Hier wordt de identiteit van het voertuig opnieuw vastgesteld en eventueel het VIN opnieuw ingeslagen.

WAT ALS HET VIN AFWIJKT VAN HET KENTEKENREGISTER OF HET VOERTUIG?

Dit kan verschillende oorzaken hebben. In deze situatie belt u met



de technische helpdesk (KIT) van de RDW: 0900-9739 en kies optie 2. We kunnen bij de RDW in registers en archieven onderzoeken wat de oorzaak hiervan zou kunnen zijn.

Nieuwe APK-keurmeester is een succes! Cijfer: 8,1



Vorig jaar werd dit vakblad in een nieuw jasje gestoken. Dit is een succes, zo blijkt uit een onderzoek dat de RDW in april liet uitvoeren onder ruim vierhonderd lezers. Zij lezen APK-keurmeester intensief en geven een 8,1 als gemiddeld rapportcijfer.

APK-keurmeester is in 2015 vernieuwd, in samenwerking met communicatiebureau Kris Kras uit Utrecht. Het blad kreeg toen een nieuwe vormgeving en bladformule, met een heldere rubrieksindeling.

DOEL BEREIKT

Het voornaamste doel is om de APK-regelgeving te vertalen naar de dagelijkse praktijk. Dat wordt ruimschoots gehaald: 84% van de keurmeesters die meededen aan het onderzoek zegt dat zij via het blad beter op de hoogte zijn van APK-regelgeving. En twee op de drie geeft aan dat zij de regelgeving vervolgens ook beter kunnen toepassen.

Samen met het rapportcijfer van 8,1 is dat een resultaat waar we trots op kunnen zijn.

APK-KEURMEESTER FAVORIET

Het vakblad is populair blijkt uit het onderzoek:

- 85% gebruikt het blad als primaire bron voor nieuws en ontwikkelingen rondom de APK;
- 85% leest het blad helemaal of grotendeels;
- 86% stelt het op prijs om het te ontvangen.

OOK OP RDW.NL

Sommige keurmeesters gaven tijdens het onderzoek aan dat ze APK-keurmeester ook graag digitaal zouden ontvangen. Goed om te weten dat alle nummers op www.rdw.nl staan, via Zakelijk > APK > APK-keurmeesters.

Voorkom handhavingzaken APK

Altijd afmelden na een APK-keuring

In 2016 kregen al veel keuringsinstanties en keurmeesters te maken met een sanctie door de RDW. Ze waren vergeten een voertuig af te melden na de APK-keuring en een APK-keuringsrapport af te geven. Dit is een overtreding van de Regeling Erkenning en keuringsbevoegdheid APK. Het aantal sancties is met twintig procent gestegen, terwijl het probleem eenvoudig is te voorkomen.

Hoe het precies zit met deze overtreding, blijkt vaak pas als de kentekenhouders brief ontvangt van de unit Handhaving van de RDW. Hij tekent vervolgens bezwaar aan: het betreffende voertuig heeft wel degelijk een APK-keuring ondergaan en is goedgekeurd. Na onderzoek van een bedrijfsinspecteur van de RDW bij de betrokken keuringsinstantie en keurmeester blijkt dat in de meeste gevallen de kentekenhouders terecht een bezwaar heeft ingediend. Het voertuig

is inderdaad bij hen geweest voor de APK-keuring en zij hebben daar ook een factuur voor afgegeven.

AFMELDEN EN APK-KEURINGSRAPPORT AFGEVEN

De laatste stap is alleen vergeten: het voertuig afmelden bij de RDW en een APK-keuringsrapport afgeven. Een vaak gehoorde reden hiervoor is werkdruk, onzorgvuldig handelen of gebrekkige interne communi-

catie. Kortom: voorkom handhavingzaken door zorgvuldig alle procedures en regels rondom de APK-keuring na te leven.

MOGELIJKE OPLOSSINGEN

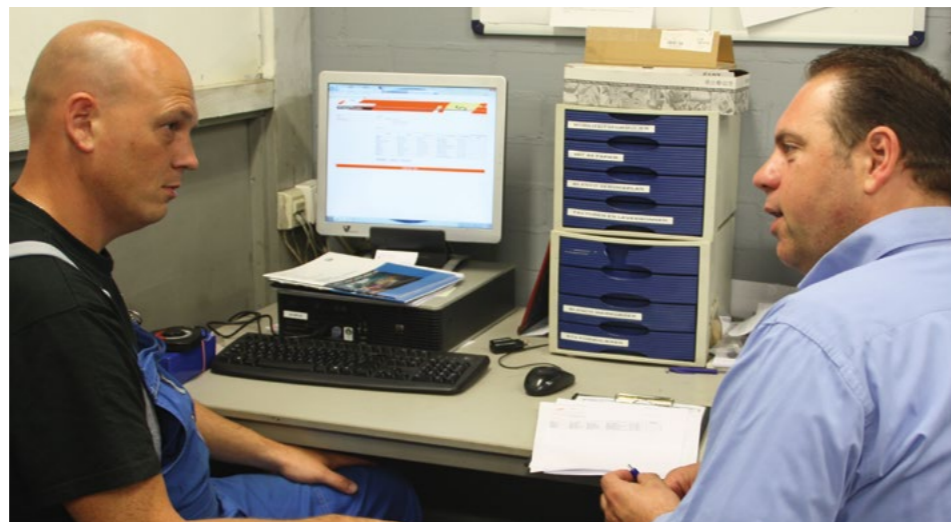
Ook als RDW denken wij na over hoe we sancties kunnen voorkomen. Een mogelijke oplossing is dat in het scherm 'Raadplegen voertuigen' de keurmeester verplicht de start van zijn APK-keuring aanmeldt en dat hij vervolgens altijd een keuringsresultaat moet invoeren. Pas daarna kan hij verder gaan met het raadplegen en afmelden van een volgend voertuig. Hierdoor kan een keurmeester niet meer vergeten om een voertuig af te melden en het keuringsrapport af te geven.

Controle van uw apparatuur in RME: voorkom problemen

De RDW controleert of de apparatuur die u gebruikt voor de APK-keuring goedgekeurd is. In RME (Register Meetmiddelen) staat namelijk onder uw KI-nummer de apparatuur vermeld die u gebruikt, met de daarbij behorende vervaldatum. De RDW voert regelmatig in RME registercontroles uit. Aan u als erkenninghouder dus de taak om RME op juistheid te controleren. Klopt RME niet, neem dan contact op de onderzoeksgerechtigde.

Het spreekt voor zich dat u, afhankelijk van uw erkenning, moet beschikken over de voorgeschreven, goedgekeurde, apparatuur. De bedrijfsinspecteur controleert dit tijdens een periodiek controlebezoek (een schouwing van uw APK-erkenning).

De controle van RME tijdens een schouwing gaat ver. Naast de aanwezigheid van de apparatuur controleert de bedrijfsinspecteur ook de registratie. Zo controleert hij de serienummers die vermeld zijn op de apparatuur. De RDW wil er verzekerd van zijn dat de apparatuur die vermeld is in RME daadwerkelijk aanwezig is in uw keuringsruimte. Bedrijfsinspecteur Robert Gosseling: "We kunnen de erkenninghouders grofweg in drie groepen verdelen. Ten eerste is er een groep die zelf exact weet, bijvoorbeeld



vanuit RME, voor welke datum de apparatuur gekeurd moet worden. Ten tweede is er groep die de 'verantwoording' van de keuring min of meer neerlegt bij de onderzoeksgerechtigde, bijvoorbeeld bedrijven die een onderhoudscontract hebben afgesloten. Een relatief kleine groep weet zelf niet exact wanneer de apparatuur gekeurd moet worden, maar heeft ook geen onderhoudscontract. Hierdoor bestaat de kans dat de apparatuur niet is goedgekeurd."

ALTIJD GOEDGEKEURD

Wanneer de RDW constateert dat appara-

tuur niet goedgekeurd is, wordt de erkenning direct geschorst. Pas als de erkenninghouder aantoont dat de verplichte apparatuur weer is goedgekeurd, wordt de schorsing opgeheven. We willen als RDW nogmaals benadrukken dat de tijdige keuring de verplichting is van de erkenninghouder en niet van de onderzoeksgerechtigde. Tot welke groep u ook behoort, in RME kunt u dus uw apparatuur in één oogopslag controleren.

Kortom: controleer uw RME op de goedkeuringsdatum van uw apparatuur. Dit voorkomt problemen.

Hoe keur ik de deuren van een kampeerauto?



De deuren van een personenauto, bedrijfsauto of driewielig motorrijtuig die direct toegang geven tot de personenruimte moeten op de normale wijze vanaf de binnen en buitenzijde kunnen worden geopend. Deze APK-eis is belangrijk om ervoor te zorgen dat je bij een dreigende situatie het voertuig kunt verlaten en de hulpdiensten toegang hebben. Met de personenruimte wordt bedoeld: de ruimte waar personen mogen zitten tijdens het rijden op de openbare weg.

Om deze eis te hanteren tijdens de APK-keuring moet u dus vaststellen welke zitplaatsen gebruikt mogen worden tijdens het rijden op de openbare weg. Als er in het kampeergedeelte van een kampeerauto zitplaatsen zijn aangebracht die tijdens het rijden worden gebruikt, dan moeten dus alle deuren die toegang geven tot deze ruimte voldoen aan de APK-eisen.

WANNEER SPREKEN WE OVER EEN ZITPLAATS IN HET KAMPEERGEDEELTE? EN HOE ZIT HET MET DE APK-EISEN?

Afhankelijk van het bouwjaar kan de zitplaats in het kampeergedeelte voorzien zijn van autogordels. Als een zitplaats is voorzien van autogordels, mag deze tijdens het rijden gebruikt worden. In deze situatie moet de deur in het kampeergedeelte van binnen en van buiten kunnen worden geopend.

Als de zitplaats in het kampeergedeelte niet is voorzien van een autogordel kunt u niet vaststellen of deze als zitplaats tijdens het rijden gebruikt mag worden. In deze situatie moet de deur van binnen of van buiten kunnen worden geopend.

Ook kan het voorkomen dat er geen portieren grenzen aan de linker en/of rechter voorzitplaats, maar dat er enkel één deur in het kampeergedeelte is aangebracht. Deze deur moet altijd aan de APK-eisen voldoen.

SITUATIE

Kampeerauto met maar 1 uitgang

Kampeerauto met meerdere uitgangen

EIS

Deze uitgang moet u van binnen en van buiten kunnen openen.

- Deuren grenzend aan de voorste zitplaatsen moet u van binnen en van buiten kunnen openen.
- Is een of meerdere zitplaats(en) in het kampeergedeelte voorzien van gordel(s)? De deur(en) moet u van binnen en van buiten kunnen openen.
- Zijn er geen zitplaatsen in het kampeergedeelte voorzien van gordels? De deur(en) moet u van binnen of van buiten kunnen openen.

APK3 VOOR EEN DEEL VAN DE (LAND)BOUWVOERTUIGEN?

'EEN TREKKER IS TECHNISCH INGEWIKKELDER DAN EEN VRACHTWAGEN'

HERO DIJKEMA

Hero Dijkema zit samen met de RDW en anderen in werkgroepen die het wetsvoorstel voorbereidden dat nu bij de Tweede Kamer ligt: kentekenplicht voor alle (land)bouwvoertuigen en APK voor een deel ervan. Zijn organisatie CUMELA Nederland ondersteunt tweeduizend aangesloten loon- en grondverzetbedrijven die met (land)bouwvoertuigen werken voor derden.

Wat is het voordeel van kentekening?

"Ten eerste verbetering van de verkeersveiligheid. Daarvoor kun je pas echt goed zorgen als er regelgeving is die effectief kan worden gehandhaafd. Verder komt bij de kentekening een snelheidsverhoging. De (land)bouwvoertuigen met een kenteken mogen straks maximaal 40 km/u rijden, terwijl dat nu formeel 25 km/u is."

Om hoeveel voertuigen gaat het?

"De inschatting van de RDW is dat het gaat om 270.000 landbouwtrekkers, 130.000 motorrijtuigen met beperkte snelheid en 150.000 landbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken. In totaal zijn het dan bijna 600.000 voertuigen die als de wet aangenomen wordt voor 20 mei 2018 op kenteken moeten worden gezet."

Hoe gaat de RDW die allemaal een kenteken geven?

"De RDW wil de kentekenaanvraag volledig digitaal afhandelen en de voertuigen worden niet geschouwd, zoals bij de kentekening van brom- en snorfietsen wel moest. Alles wat nu legaal op de weg rijdt, mag blijven rijden. Gevolg hiervan is dat de kosten voor kentekening zo laag mogelijk gehouden kunnen worden. De APK-plicht geldt in het wetsvoorstel alleen voor landbouwtrekkers met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/u, en niet voor motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines of aanhangwagens. Op 20 mei 2018 moet Nederland de nieuwe APK-richtlijn hebben geïmplementeerd. Dan moeten alle APK-plichtige (land)bouwvoertuigen geregistreerd zijn en daarom is dat ook de einddatum van de kentekenplicht van bestaande (land)bouwvoertuigen. De daadwerkelijke APK-keuringen starten niet

eerder dan 1 januari 2019. De inschatting is nu dat er zo'n 5.000 tot 7.500 APK-plichtige landbouwtrekkers zijn, maar exacte aantallen zijn pas bekend na de conversieperiode van de kentekenplicht."

Komen die voertuigen straks naar de autogarage voor een APK-keuring?

"Nee. Er komt een nieuwe categorie: APK3. Het zou goed kunnen dat bezitters naar de dealers en mechanisatiebedrijven van de tractoren gaan voor de keuring. Deze bedrijven moeten dus daarvoor worden ingericht en APK3-keurmeesters opleiden."

Wat is bijzonder aan deze voertuigen?

"De (land)bouwvoertuigen worden veel gebruikt buiten de openbare weg in ruig terrein, dus raken vaak sneller beschadigd. Een landbouw- of bosbouwtrekker is technisch ingewikkelder dan een vrachtauto. Bijvoorbeeld de techniek van de versnellingsbak van een landbouwtrekker is heel complex, daarom zijn ze ook vrij duur. Een landbouwtrekker heeft volledig hydraulische besturing, dus geen mechanische stuurstang. Landbouw- of bosbouwtrekkers hebben meestal geen vering. Bij moderne landbouwtrekkers komt het regelmatig voor dat deze wel zijn uitgevoerd met een geveerde vooras. Het onderhoud wordt volledig overgelaten aan de gebruiker en de voertuigen zijn daardoor relatief minder goed onderhouden dan een vrachtwagen. De verplichte remmentest bij de keuring mag waarschijnlijk eerst gedaan worden met een remvertragingmeter. Dat is een kastje dat je in de cabine legt om de rem op de weg te meten. De landbouw- of bosbouwtrekkers kunnen met hun brede banden nu nog niet op de remmentestbank, maar moeten vanaf 2023 wel op een nieuw aan te schaffen remmentestbank."

WAT IS CUMELA NEDERLAND?

De brancheorganisatie voor bedrijven in cultuurtechnische werken, grondverzet en infra, agrarisch loonwerk en meststoffen-distributie. Dat zijn bedrijven die diensten verlenen aan agrariërs door inzet van hun (land)bouwmachines. Voor onze sector is een goede toegang tot de weg met veilige voertuigen belangrijk.

HOE DOEN ZE HET IN DUITSLAND?

In Duitsland gaan ze nog veel verder: nagenoeg alle (land)bouwvoertuigen moeten gekentekend zijn. Duitse (land)bouwvoertuigen die niet harder dan 40 km/u kunnen, moeten elk jaar worden gekeurd. En (land)bouwvoertuigen boven de 40 km/u ook nog elke 6 maanden een zogenaamde Sicherheitsprüfung (veiligheidskeuring). Oorspronkelijk was het voorstel van de Nederlandse werkgroep 'APK voor (land-) en bosbouwtrekkers' om voor alle landbouwtrekkers die harder kunnen dan 25 km/u een APK in te voeren. CUMELA Nederland en LTO Nederland waren daar tegen omdat daarmee nagenoeg alle 270.000 landbouwtrekkers keuringsplichtig zouden worden en ze niet strenger willen zijn dan de Europese regelgeving.

Strenger dan APK-richtlijn

Op één punt is het Nederlandse wetsvoorstel strenger dan Europese APK-richtlijn 2014/45/EU. Wij willen een 2-2-2-systeem hanteren waarbij de eerste keuring na aanschaf al na twee jaar is, in de richtlijn is dat pas na vier jaar verplicht.

Gevaar uit andere hoek

Hero Dijkema van CUMELA Nederland: "Een losse trekker zelf remt meestal wel goed. Het grootste risico zit in de zware, niet goed remmende aanhangwagens. Eigenlijk zou er juist een periodieke keuring voor aanhangwagens moeten gelden. Dat draagt meer bij aan de verkeersveiligheid denk ik."

APK in combinatie met een onderhoudsbeurt of reparatie?

Veel voertuigeigenaren bieden hun auto aan voor onderhoud in combinatie met een APK-keuring. Onderhoud uitvoeren en keuren zijn echter twee aparte handelingen. Als u deze combineert, is het noodzakelijk om ná het uitvoeren van een reparatie of onderhoud te controleren of het voertuig nog aan de APK-eisen voldoet. Want de staat van de auto verandert door het uitvoeren van het onderhoud of de reparatie.



VOORBEELDEN HIERVAN ZIJN:

- Als u de service-interval aanpast of eventuele foutcodes wist in het EOBD, kan de status veranderen van de readinesstest. Hierdoor moet u alsnog een milieumeting uitvoeren bij voertuigen die in gebruik zijn genomen na 31-12-2005.
- Na het uitvoeren van werkzaamheden aan het remsysteem, zoals remblokken of remschoenen vervangen, kan er een remverschil ontstaan (vooral bij de eerste beremmingen).

- Nadat u een lamp heeft vervangen kan het noodzakelijk zijn om de afstelling nog eens aan te passen. Maar het kan ook voorkomen dat de lamp een onjuist lichtbeeld geeft. Controleer daarom nogmaals de verlichting met het koplampstapparaat.



GA BEWUST OM MET HET COMBINEREN VAN EEN APK-KEURING EN ONDERHOUD. DOOR HET UITVOEREN VAN ONDERHOUD IS DE STAAT VAN HET VOERTUIG GEWIJZIGD. DIT KAN VAN INVLOED ZIJN OP HET RESULTAAT VAN DE EERDER UITGEVOERDE APK-KEURING.

IN HET ACHTERLICHT ZIT EEN GAT. WAT NU?



Tijdens de APK-keuring zie ik dat er een gat zit in het achterlicht. Hoe moet ik dit beoordelen?

VOOR DE APK KEURING BEOORDEELT U EEN AANTAL PUNTEN:

- Allereerst stelt u vast in welk deel van de verlichting de beschadiging zit. Bij het voertuig op de foto ziet u een gat in het gedeelte dat bestemd is voor het mistachterlicht. Het lampje ontbreekt, dus er zal geen wit licht naar buiten uitstralen.
- Afhankelijk van de datum eerste toelating (DET) is een mistachterlicht verplicht, in het midden of links hiervan. Aan deze eis voldoet het voertuig: links

in het achterlichtunit brandt één verplichte mistlamp. Het is ook mogelijk dat een licht is uitgevoerd als gecombineerd licht of dat er een reflector deel uitmaakt van het gebroken glas. Dan controleert u alle verlichting op de juiste werking en de reflector op beschadigingen.

de lichtsterkte en symmetrie. Op de foto ziet u het gat in een open ruimte van het achterlicht, wat geen invloed heeft op de totale verlichting.

Op de foto wordt hier aan alle eisen voldaan en is er dus geen basis om de verlichting af te keuren vanwege de beschadiging.

Roestschade bevestigingspunten

In een voertuig zijn verschillende bevestigingspunten aanwezig die voertuigonderdelen met elkaar verbinden. We hebben het dan niet over de bevestiging van plaatwerkdelen of wielkasten, deze gelden niet als bevestigingspunt.

Enkele belangrijke zijn bijvoorbeeld de bevestigingspunten van:

- Subframe;
- Assen;
- Wielgeleidingselementen;
- Autogordels.

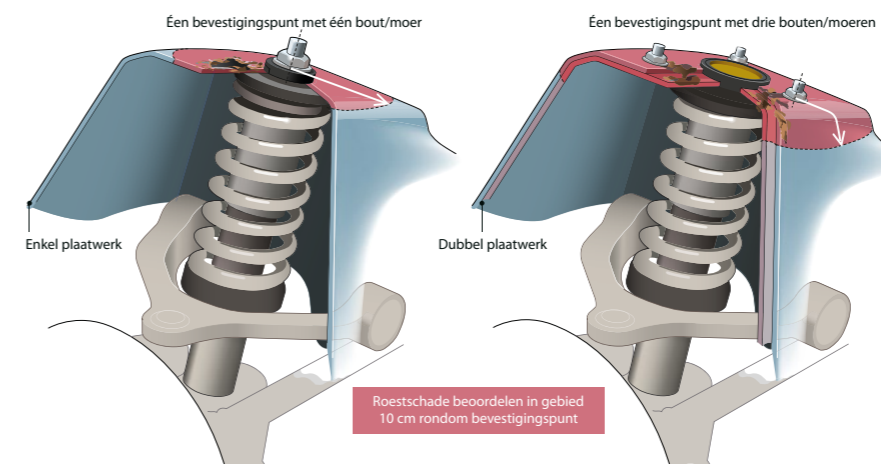
ROESTSCHADE BEOORDELEN

Roestschade bij bevestigingspunten moet beoordeeld worden. Elk te beoordelen onderdeel heeft een eigen roestschadegradatie toegekend gekregen die te vinden zijn in de Aanvullende permanente eisen. Hoe u de

bevestigingspunten van onderdelen moet beoordelen, is omschreven in artikel 12 van de Aanvullende permanente eisen. Hierin staat dat u een schatting maakt van de afname van de sterkte in het gebied dat omsloten wordt door een denkbeeldige lijn van 10 centimeter rondom het bevestigingspunt. Op deze manier kunt u een indicatie krijgen van de roestschade ten opzichte van het totaalgebied dat u moet beoordelen.

SCHATTEN

U maakt een schatting van de procentuele



sterkteafname van de bevestiging van het ene onderdeel aan het andere. Schatten vraagt veel van uw kennis en inlevingsvermogen. Zaken die mee kunnen spelen, zijn bijvoorbeeld:

- Trekt u de denkbeeldige lijn om één bevestigingspunt of om alle bevestigingspunten?
- Waar zit de schade t.o.v. de bevestiging en wat doet deze schade voor de bevestiging?

- Hoe is de bevestiging uitgevoerd, met lasen of boutbevestiging(en)?
- Hoe dik is het materiaal?
- Is het plaatwerk dubbel uitgevoerd?
- Welke krachten worden er uitgeoefend op het bevestigingspunt?
- Zijn dit druk- of trekkrachten?
- En wat is de richting van de kracht t.o.v. de roestschade?

Dit zijn allemaal aspecten die de bevestigingssterkte kunnen beïnvloeden. Een kleine roestschade in de richting van de belasting kan grote gevolgen hebben. Andersom kan een grote roestschade waar geen kracht op wordt uitgeoefend, weinig invloed hebben op de sterkteafname van het bevestigingspunt.



PAUL DE KUIJPER, PROJECTLEIDER IN DE BOUW

'BIJ EEN OUDE AUTO VIND JE MAKKELIJK IETS OM AF TE KEUREN'

"Al jaren zijn mijn vrouw en ik gek op VW Golf Cabrio's, vooral het type 1. Een cabrio is ideaal: als het niet regent gaat het dak direct open. Inmiddels staan er drie exemplaren in onze garage, waaronder deze blauwe uit 1993. Dit is een bijzondere Amerikaanse uitvoering, gekocht door een Nederlander in Amerika, en later geïmporteerd. Bij de eerste APK na aanschaf kwamen we erachter dat er twee chassisnummers in de auto zaten. Gelukkig hielp de RDW met de juiste gegevens en het oplossen van het probleem.

Een ander speciaal exemplaar om te keuren is onze VW Golf Country Chrome Edition. Hiervan rijden er maar een paar rond in Nederland. Een vriend van me heeft sinds kort een keuringsbedrijf, Autobedrijf Jan Ketting te Zierikzee, gespecialiseerd in Mercedes en oldtimers. Het is fijn om bij iemand terecht te kunnen die er verstand van heeft. Bij een oudere auto kun je altijd wel iets vinden om op af te keuren. Maar meedenken over oplossingen, dat doet niet iedereen!"