

APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 87 - december 2019

'DENKEN IN AUTO'S ZIT IN ONS DNA'

RENÉ WIERDA, DIRECTEUR WIERDA BEDRIJFSWAGENS

Misser top 10 bij steekproeven

BAND BESCHADIGD,
VEER GEBROKEN...
GOED GEREGLD - PAGINA 5

IBKI-directeur Jim Schouten

'VERNIEUWD EXAMEN OBJECTIEVER
EN ONAFHANKELIJKER'
APK SERVICE - PAGINA 6

Steekproefcontroleur en keurmeester in gesprek

'SAMEN BEWAKEN WE
DE VEILIGHEID'
DUBBELINTERVIEW - PAGINA 8

GOEDE SERVICE



PETER VAN VELZEN
TEAMMANAGER TOEZICHTHOUDER
BEDRIJVEN VOOR ZUID-
NEDERLAND

Als toezichthouders Bedrijven komen wij namens de RDW langs om toezicht te houden op de erkenning. Vooropstaat de veiligheid van het Nederlandse wagenpark. Zoals je in het dubbelinterview op pagina 8 leest, hebben wij als RDW daar jullie hulp bij nodig. Het is een samenwerking tussen de RDW en de erkenninghouder. Belangrijk voor de RDW is dat de keuringen op de juiste wijze en met de juiste apparatuur worden uitgevoerd. Bij dit laatste zien steekproefcontroleurs het helaas nog weleens fout gaan. Dan gaat een toezichthouder op pad om in kaart te brengen waar het precies misging. Ook deze editie van *APK-keurmeester* staat weer vol met informatie die je helpt APK-keuringen op de juiste wijze uit te voeren. In dit nummer onder meer: hoe rem je een grote kampeerwagen, hoe wordt een band volgens de richtlijnen gekeurd en wat zijn de gevolgen van een afkeur? Bij een correcte uitvoering – dus volgens de juiste procedures en met de juiste apparatuur – blijft een bezoek van een toezichthouder met lastige vragen achterwege.



‘WE ZIJN NOG
LANG NIET KLAAR
MET PIONIEREN’

Vragen?

- Over de inhoud van deze *APK-keurmeester*? RDW Klantenservice 088 008 74 77 (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

Basisontwerp: Kris Kras

Vormgeving, coverbeeld en contentrealisatie: Sanoma SYNC

Fotografie: De Beeldredactie, Dennis van Loenhout, Mike Raanhuis, RDW

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 naar de Regelgeving APK. Dit vakblad is hier digitaal te lezen: www.rdw.nl/over-rdw/actueel/vakblad-apk-keurmeester. *APK-Keurmeester* wordt gemaakt in samenwerking met:



Na zijn opa en vader is René Wierda de derde generatie die het Friese Wierda Bedrijfswagens leidt. Voor de bouw van de zogenaamde ‘special products’ en voor het elektrificeren/verduurzamen van zware bedrijfswagens, werden Wierda Voertuig Techniek en Wierda Hybrid Technologies opgericht.



**RENÉ WIERDA, DIRECTEUR
WIERDA BEDRIJFSWAGENS**

Wat zijn jullie voor een bedrijf?

“Toen mijn opa het bedrijf in 1931 startte, waren we nog een transportbedrijf, werkplaats en smederij. Ikzelf begon in 1993 als leerling-monteur, werd APK-keurmeester en later chef Werkplaats. Uiteindelijk, nadat ik in 1996 de helft van de aandelen overnam en in 2000 alle aandelen, werd ik directeur. Wierda moet je zien als een dienstverlenend technisch bedrijf. Wij zorgen ervoor dat de klanten het hoogst mogelijke rendement kunnen behalen met hun auto’s. Als erkenninghouder ben ik eindverantwoordelijk voor de APK en kijk daarom nog graag mee over de schouder van mijn APK-keurmeester.”

Wat is jullie specialisatie?

“Toen we MAN-dealer werden, kwam er vanuit de markt vraag naar speciale voertuigen. Die bouwden mijn opa en vader vroeger ook al, dus de stap was vrij snel gemaakt. Wierda Voertuig Techniek was geboren. Wij bouwen hier bijvoorbeeld ‘wide spread’-tandems en vijf- of zesassers. We voldoen dan ook aan

de strenge eisen van de MAN-fabriek in Duitsland. En als erkend truckfabrikant mogen we ons eigen chassisnummer inslaan.”

In hoeverre kijkt de APK af voor jullie?

“Feitelijk niet. Onze voertuigen worden gebouwd met inachtneming van de regelgeving zoals de RDW deze hanteert. Wij voeren testen uit in Lelystad en zodoende voldoen al onze voertuigen aan de APK-normen. Het blijft de kunst om bij de ombouw naar bijvoorbeeld een zesasser de originele geometrie van de fabrikant te evenaren.”

Hoe kijken jullie als innovatief bedrijf naar de toekomst?

“We bestaan nu negentig jaar en over negentig jaar willen wij dat het bedrijf er nog steeds is. Maar dan moet er wel iets gebeuren, en wel richting de elektrificatie. Dus zijn we gaan kijken naar wat we kunnen doen en waarin we het meeste kunnen betekenen. Een betonmixer, bijvoorbeeld, rijdt relatief weinig kilometers op jaarbasis, maar heeft wel veel draaiuren en wachttijd. Die ver-

brandingsmotor draait continu en dat is een verhouding die niet klopt, dat kan dus anders. Wij wilden niet een hybride maken als fiscaal cadeautje, maar een hybride die echt iets toevoegt. Dat is gelukt en het resultaat is een brandstofbesparing tot wel dertig procent. Dat valt wel mee met één auto, maar als je honderd betonmixers hebt, dan is het verschil enorm.”

Hoe reageerden de klanten?

“Aanvankelijk moest men best wennen, maar nu komt er vraag naar deze techniek. Inmiddels kunnen we ook een autolaadkraan elektrisch laten draaien. Onze next step was de eerste volledig elektrische vrachtwagen. Als boerenzoon denk je in vee, ik denk als automan in auto’s. Het zit in ons DNA. We zijn een samenwerking aangegaan met een partij die al heel ver was met de techniek en inmiddels zijn de eerste wagens al uitgeleverd. Kortom, wij zijn met ons bedrijf continu op zoek naar producten die het bedrijf toekomstbestendig maken. En geloof mij, wij zijn nog lang niet klaar met pionieren.”

LIJN- EN CONTOURMARKERING (OPVALLENDE MARKERING)

Om voertuigen beter zichtbaar te laten zijn in het donker, is het voor voertuigen met een DET na 31-12-2012 verplicht minimaal lijnmarkering te hebben. Doel van lijnmarkering is dat de horizontale dimensie (lengte en breedte) van een voertuig wordt aangegeven. Dit is van toepassing op bedrijfsauto's met een toegestane maximummassa van meer dan 7.500 kg en aanhangwagens waarbij de som van de aslasten meer bedraagt dan 3.500 kg. Deze markering moet zijn aangebracht op de achterzijde als het voertuig breder is dan

2,10 meter en op de zijkant is het verplicht als het voertuig langer is dan 6 meter. Een opleggetrekker is een uitzondering; deze hoeft niet te zijn voorzien van markering.

Plaats op het voertuig

Lijnmarkering is een horizontale, doorlopende lijn in de lengte of breedte. De onderbreking van de doorlopende lijn mag niet meer dan 1 meter zijn. Er zijn geen eisen gesteld aan waar de lijnmarkering moet beginnen of waar de lijnmarkering moet eindigen. De

onderzijde van de lijn-/contourmarkering mag niet hoger dan 2,50 meter vanaf het wegdek zijn aangebracht.

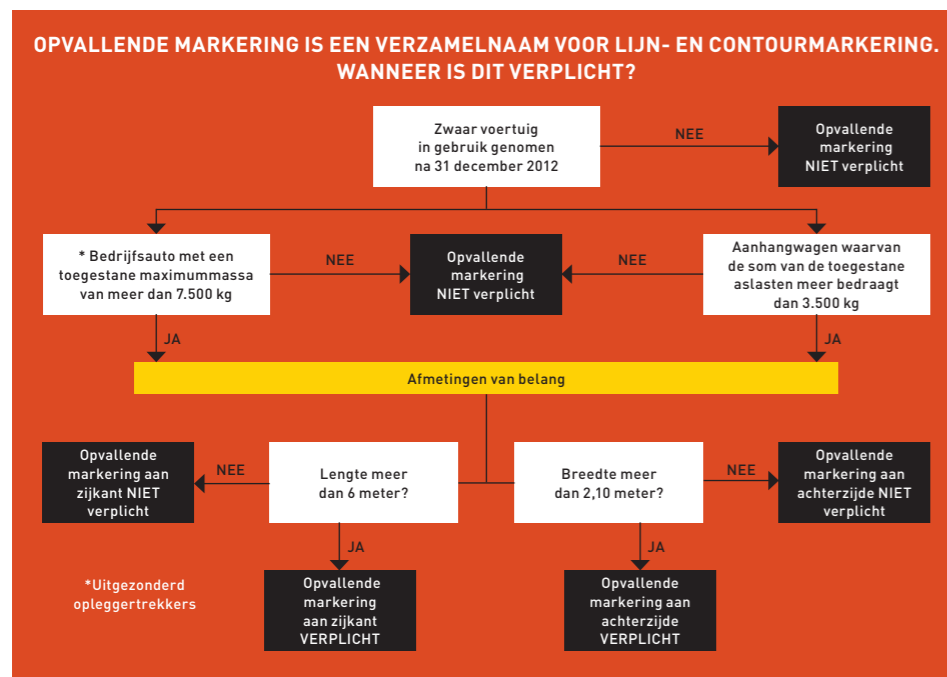
Lijnmarkering mag zijn vervangen door volledige contourmarkering aan de achterzijde en volledige of gedeeltelijke aan de zijkant. Bij een gedeeltelijke contourmarkering aan de zijkant worden de contouren van het voertuig weergegeven door twee markeringslijnstukken die beide ten minste 25 centimeter lang zijn en loodrecht op elkaar staan. Indien loodrecht niet mogelijk is, moeten ze zoveel mogelijk de contouren van het voertuig weergeven.

Kleur

De kleur van de markering is afhankelijk van de plaats waar deze is aangebracht. Achterkant: wit, rood of geel. Zijkant: wit of geel.

Wat is toegestaan

Er mag ook opvallende markering op bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens zijn aangebracht als het niet verplicht is. Wel moeten ze dan aan dezelfde eisen voldoen als de verplichte markering wat betreft plaatsing en kleur. Op een aanhangwagen mag ook op de voorzijde opvallende lijnmarkering worden aangebracht, maar alleen als het wit van kleur is. Bij toelating moet de markering voldoen aan de bepaalde eisen die zijn opgenomen in VN/ECE-reglement 104. Hier wordt bij de APK-keuring niet op getoetst.



Wegzakken rempedaal bij intelligent elektrisch remsysteem

De meeste elektrische en hybride auto's hebben een intelligent elektrisch remsysteem. De werking hiervan is anders dan van een conventioneel hydraulisch remsysteem. Het rempedaal van een intelligent elektrisch remsysteem stuurt de rembooster aan, die op zijn beurt de hoofdremcilinder activeert. De remdruk gaat echter niet altijd direct naar de remkluwen, maar kan afgesloten zijn door kleppen. Bij stilstand kan het rempedaal bij sommige systemen tot op de aanslag worden ingetrapt. Dit komt doordat het intelligente elektrisch remsysteem waarneemt dat het voertuig niet rijdt en dus ook geen actie hoeft uit te voeren. Als het voertuig rijdt, bepaalt de elektronica hoe er geremd wordt en met welke hoeveelheid remkracht. Bij een lichte beremming kan dit worden gedaan met de elektromotor, zodat de accu ook direct weer oplaadt. Bij dit zogenoemde regeneratief remmen, is het hydraulische deel afgesloten. Trapt de bestuurder het rempedaal dieper in, dan wordt er hydraulisch bijgeremd.

Wat betekent dit voor de keurmeester?

Afhankelijk van het merk en type voertuig kunnen bepaalde aspecten wel of niet van toepassing zijn. Neem hiervoor contact op met de fabrikant. Denk hierbij aan onder meer:

- Drukproef
- Bepaling van de aanslag bij intrappen rempedaal
- Werking en/of aanwezigheid remschakelaar

Remmentest bij een zware personenauto

Een platenremtestbank is alleen toegestaan bij APK2-keuringen. In de Aanvullende permanente eisen staat dat een platenremtestbank gebruikt mag worden bij personenauto's en bedrijfsauto's met een toegestane maximummassa voertuig van niet meer dan 3.500 kg. Bij een personenauto is de massa ledig voertuig bepalend voor de keuringsbevoegdheid.



Een zware categorie personenauto, met een hogere toegestane maximummassa dan 3.500 kg en een ledig massa voertuig van niet meer dan 3.500 kg, moet bij een APK2-erkenninghouder en door een APK2-keurmeester worden gekeurd. De toegestane maximummassa van een personenauto kan in het register staan, maar dat is niet altijd het geval. Deze waarde kan dus hoger zijn dan 3.500 kg of is simpelweg niet bekend. Om die reden mogen 'zware' personenauto's met een ledig gewicht kleiner of gelijk aan 3.500 kg wel op een platenremtestbank geremd worden. Voorwaarde is wel dat de apparatuur aan de eisen voor de toegestane maximum massa voldoet en het voertuig op de juiste wijze kan worden geremd op de platenremtestbank.

Let wel op de overige eisen met betrekking tot de erkenning: er moet voldoende vrije ruimte om het voertuig zijn, de hef-inrichting moet tot de juiste hoogte omhoog kunnen en mag het hefvermogen van de hefinrichting niet overschrijden.

CONTROLE VAN BANDEN OP BESCHADIGINGEN

Vanuit de branche komen er signalen dat er tijdens de APK banden onterecht worden afgekeurd op beschadigingen. Een mogelijke oorzaak hiervan is dat er op onjuiste wijze een schroevendraaier of soortgelijk scherp gereedschap gebruikt wordt bij de beoordeling van een band. De keuringseis is duidelijk. In artikel 5.*.27 staat:

De banden mogen geen beschadigingen vertonen waarbij het karkas zichtbaar is. Belangrijk hierbij is dat het beoordelen, daarvan visueel moet gebeuren.

Mag ik een schroevendraaier gebruiken?

Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om in de band te prikken of het karkas voelbaar is. Dit kan extra schade veroorzaken aan de band.

Alleen als visuele controle onvoldoende uitsluitsel biedt is het gebruik van gereedschap toegestaan. Dit mag met een schroevendraaier, maar beter is een spreidtang te gebruiken. Doe dat dan op **gepaste wijze**. Uitgangspunt hierbij is dat het rubber slechts iets of gering mag worden verbogen om te kijken of het karkas aan de oppervlakte zichtbaar wordt.

TOP 10 VAN DE MISSERS IN 2019

Misser top 10 bij steekproeven APK1 op goedkeurmeldingen

Omschrijving	Rubriek nr.	Aantal	%
1 Geen adviespunt vermeld	AC	63	5,8
2 Remvertraging bedrijfsrem oplegger onvoldoende (tussen 90 en 100% van de wettelijke vertraging)	5.12.38	40	3,7
3 Band bedrijfsauto beschadigd	5.3.27	37	3,4
4 Band oplegger beschadigd	5.12.27	30	2,8
5 Luchtlekkage reminrichting bedrijfsauto	5.3.31	27	2,5
6 Tellerstand wijkt meer dan 500 km af t.o.v. voertuig	n10	23	2,1
7 Verschil in remwerking op één as te groot voor oplegger	5.12.38	22	2,0
8 Loadindex band bedrijfsauto kleiner dan maximumlast	5.3.27	21	1,9
9 Voertuig komt niet overeen met register (geen VIN)	5.*.1	19	1,7
10 Hulpbalk oplegger gescheurd	5.12.3	16	1,5

Misser top 10 bij steekproeven APK2 op goedkeurmeldingen

Omschrijving	Rubriek nr.	Aantal	%
1 Geen adviespunt vermeld	AC	2.236	12,6
2 Veer gebroken of ondeugdelijk	5.*.28	908	5,1
3 Stofhoes stuurinrichting beschadigd, dicht niet meer af	5.*.29	613	3,5
4 Band beschadigd	5.*.27	607	3,4
5 Remslang beschadigd, wapeningsmateriaal zichtbaar	5.*.31	478	2,7
6 Gordel beschadigd	5.*.47	440	2,5
7 Remverschil op één as te groot	5.*.38	419	2,4
8 Stofhoes fuseekogel beschadigd, dicht niet meer af	5.*.19	416	2,3
9 Remleiding door corrosie aangetast	5.*.31	396	2,2
10 Uitlaatsysteem niet gasdicht	5.*.11	373	2,1

Missers t/m september 2019

Vernieuwing APK-keurmeester- examen

Het eerste examen voor APK-keurmeesters lichte of zware voertuigen verandert. Het examen, dat naar verwachting in februari of maart 2020 ingaat, is gemoderniseerd en meer in lijn gebracht met de toetsing voor de bevoegdheidsverlenging. Nieuw is dat IBKI de APK-regelgeving en de online versie van de RDW APK-regelgeving ter beschikking stelt tijdens het examen. Dit geldt ook voor hulpmiddelen die nodig zijn voor het maken van rem- en roestschadeberekeningen. Overige boeken, hulpmiddelen en dergelijke zijn niet toegestaan. Het examen voor de bevoegdheidsverlenging blijft ongewijzigd.

IS HET EXAMEN EENVOUDIGER GEWORDEN?

Nee. De nieuwe keurmeester moet nog steeds aan dezelfde kwaliteitseisen voldoen om zijn taken als APK-keurmeester goed te kunnen uitvoeren. De grootste verandering is de manier waarop het praktijkexamen wordt afgenomen. Het papieren examen met open vragen is vervangen door een digitale toetsing met meerkeuzevragen. Voor het praktijkgedeelte wordt gebruikgemaakt van tablets. Je kunt naar een auto lopen, vragen lezen en beantwoorden. De tijd voor een vragenblok is beperkt. Alleen met voldoende basiskennis kun je binnen de gestelde tijd alle vragen beantwoorden. Er is namelijk te weinig tijd om alle antwoorden op te kunnen zoeken in de regelgeving. Beschik je over voldoende kennis en vaardigheden, dan is het keurmeesterexamen geen probleem. Meer informatie vind je medio januari op de site van IBKI, onder het kopje 'APK'.



IBKI-directeur Jim Schouten

OBJECTIEVER EN ONAFHANKELIJKER

IBKI heeft de afgelopen maanden een paar belangrijke veranderingen in de examinering van APK-keurmeesters doorgevoerd. Het eerste examen voor APK-keurmeester is volledig vernieuwd, daarnaast veranderde er een en ander binnen de organisatie van IBKI. Directeur Jim Schouten licht de veranderingen toe.

Het eerste examen voor APK-keurmeester is vanaf februari of maart, net als de examens voor de bevoegdheidsverlenging, digitaal via een tablet. Kandidaten mogen nu ook bij het eerste examen gebruikmaken van de online APK-regelgeving. IBKI-directeur Schouten: "Dit sluit veel beter aan bij hoe we tegenwoordig in de werkplaats werken. Bovendien worden de examens nu volledig automatisch beoordeeld. Dat maakt het examen niet makkelijker, er is alleen geen twijfel meer of een antwoord goed of fout is." Zie voor een verdere uitleg over het nieuwe APK-keurmeesterexamen in het kader hiernaast.

Onafhankelijke behandeling

Daarnaast heb je als examenkandidaat voortaan meer zekerheid over de onafhankelijke behandeling als je een bezwaar bij IBKI indient. Schouten: "Omdat wij een wettelijke taak hebben om examens voor onder meer APK-keurmeesters af te nemen, moet IBKI voldoen aan de Algemene wet bestuursrecht, kortweg AWB. Deze wet is er om de rechten van burgers in hun relatie met de overheid te waarborgen. Om je bezwaar écht onpartijdig te kunnen behandelen, is de procedure veranderd. Voorheen kwamen bezwaren gelijk bij ons binnen. Er volgde dan een intern advies aan mij, waarna ik een besluit nam. In de nieuwe situatie stuur je je bezwaar rechtstreeks naar een onafhankelijke

bezwarenadviescommissie. Die brengt aan IBKI een advies uit. Tot nu toe hebben we alle adviezen overgenomen." Hoe zit dat als ik klachten over IBKI heb? "Een klacht is er om aan te geven dat je ontevreden bent met hoe wij werken. Klachten pakken we wel zelf op en die kun je daarom rechtstreeks naar ons sturen," legt Schouten uit. "Je dient een formeel bezwaar in als je het niet eens bent met een besluit dat we hebben genomen, zoals het niet halen van een examen of een besluit op een klacht. Je moet er trouwens wel rekening mee houden dat de behandeling van een bezwaar veel langer duurt dan die van een klacht."

Wie doet wat?

De AWB bepaalt ook dat burgers recht hebben op duidelijkheid. Daarom moet voor iedereen helder zijn wie welke besluiten namens IBKI mag nemen. Dat wordt vastgelegd in een zogenoemd mandaatbesluit. Schouten: "IBKI neemt jaarlijks tienduizenden besluiten. Dat kan zijn of iemand toegelaten is tot een examen of dat hij of zij een examen haalt. Voor die besluiten zijn verschillende mensen verantwoordelijk. De namen en functies van die IBKI-medewerkers én hun bevoegdheden voor het nemen van besluiten zijn nu schriftelijk vastgelegd in een register. Zo is altijd terug te vinden of een besluit op de juiste manier en door de juiste persoon genomen is."

Mooi werk in een mooie streek

'IN DEZE STREEK RIJDEN MENSEN VEEL EN VAAK, DUS DE APK IS EEN BELANGRIJK MOMENT'

GERT-JAN DEURWAARDER (LINKS) EN ONNO SNOODIJK (RECHTS)

In het Zeeuws-Vlaamse Axel schuift steekproefcontroleur Gert-Jan Deurwaarder aan voor de koffie bij keurmeester Onno Snoodijk van Autocenter Snoodijk. Er ontvouwt zich een gesprek over een mooie streek, met een liefde voor techniek en een hoog autobewustzijn.

Is het prettig werken in Zeeuws-Vlaanderen?

Gert-Jan: "Het is hier prachtig. Als ik van A naar B rijd, geniet ik van het mooie landschap, en in de garagebedrijven tref ik haast zonder uitzondering vakidioten. Ik zie dat de APK-keuringen in deze regio prima worden uitgevoerd. Dat zien onze toezichthouders ook terug in hun werk. Ik heb het hier uitstekend naar mijn zin." Onno: "Zeeuws-Vlamingen hebben hun auto hard nodig, want een spoorlijn is hier niet. In deze streek rijden mensen veel en vaak, dat betekent niet alleen dat de APK een belangrijk moment is, maar ook dat onze klanten veel van ons verwachten. Wij houden wel van een uitdaging!"

Maakt die uitdaging de noodzaak tot samenwerken groter of juist kleiner?

Onno: "Omdat ze hun auto veel gebruiken, zijn onze klanten bereid erin te investeren en luisteren ze naar onze adviezen. Ze zien wel in dat een advies vaak uit veiligheidsoverwegingen wordt gegeven. Het belang van veiligheid hoeft natuurlijk niemand ons uit te leggen." Gert-Jan: "De keurmeester speelt zeker een rol in de veiligheid, dat weten ze en ze spelen die rol met verve. Ik hoef daarin geen schoolmeester te spelen, zeker niet bij Onno. Hem ken ik als een serieuze vent die op technisch vlak donders goed weet wat hij doet. Dat neemt niet weg dat het belangrijk blijft om samen te werken, want zo kunnen we de veiligheid het beste bewaken."

Hoe is de samenwerking met de steekproefcontroleurs?

Onno: "Dat verschilt per persoon. Er zijn wel eens steekproefcontroleurs geweest met een

andere visie op APK-keuren, hierbij zie je dat steekproefcontroleurs ook mensen zijn. De steekproefcontroleurs – Gert-Jan ook – zijn vriendelijk, duidelijk en denken mee. De kunst is om in gesprek te blijven, en te erkennen dat je zelf iets over het hoofd hebt gezien als een auto in de steekproef wordt afgekeurd. Dat is mij trouwens nog nooit overkomen!" Gert-Jan: "Voor een steekproefcontroleur is afkeur geen doel. Ik probeer praktijkgericht te werken, maar wel met begrip voor de druk die er op een monteur ligt. Het belangrijkste is dat de keurmeester iets beoordeelt, en dat doet met de APK-keuringseisen als uitgangspunt. Zo komen we er altijd uit."

Geen boeman dus, maar in hoeverre zijn jullie partners?

Gert-Jan: "Dat samenwerken belangrijk is, zei ik al. Dat zit 'm vooral in het met elkaar meedenken en informeren. Gisteren zag ik een zes jaar oude auto waarvan de aluminiumbouten van de stuurbekrachtigingspomp – die verstopt zitten achter een afdekplaat – volledig waren gecorrodeerd. De foto die ik daarvan maakte, heb ik even aan Onno laten zien, dan kan hij daarop letten als hij zo'n auto in de werkplaats ziet. En toen ik hier binnenkwam zag ik een BE-trekker op de brug staan. Zo'n wagen balanceert op de grens tussen APK1 en APK2, dus heb ik de keurmeester gevraagd of hij niet vergat om de luchtdrukaansluiting op de trekker voor de voorraad- en commandoleiding te controleren. Dat wordt vaak vergeten, en je kunt ook niet alles weten. Informatie delen helpt altijd." Onno: "Dat stellen we op prijs, en wij doen hetzelfde bij de RDW. Wat Gert-Jan zegt: als we informatie delen, dan helpen

ZEEUWS-VLAANDEREN EN DE AUTO

Zeeuws-Vlaanderen kan niet zonder de auto. Door de afwezigheid van spoorlijnen – althans voor personenvervoer – en de langere afstanden is de auto er hét vervoermiddel. Gezinnen hebben vaak meerdere auto's, en ook bedrijven zijn afhankelijk van auto, bus of truck. Het Zeeuws-Vlaamse wegennet wordt steeds beter, via de Westerscheldetunnel en de Belgische Liefkenshoek-tunnel is 'de overkant' steeds sneller te bereiken. Dat moet natuurlijk wel veilig gebeuren. Bovendien wordt er grensoverschrijdend gewerkt: Gert-Jan neemt regelmatig steekproeven af bij Belgische bedrijven die Nederlandse APK-keuringen uitvoeren, en Onno inspecteert vaak auto's die opgaan voor de Belgische keuring. "Erg leerzaam," vinden beide mannen.

we elkaar. En met de RDW kun je veel informatie delen. Komt een steekproefcontroleur uit een andere regio, dan deel ik zelfs toeristische tips als hij daarom vraagt. We hebben hier namelijk prachtige natuur en mooie musea. En ook qua auto's kijk je in Zeeuws-Vlaanderen je ogen uit."

Maakt dat het werk hier nóg leuker?

Onno: "Wat mij betreft is de diversiteit wel het leukste van mijn werk. Opvallend genoeg zijn twee van de tien auto's in onze werkplaats oldtimers, dus het ene moment sleutel ik aan een Škoda uit 2019 en het andere moment aan een T-Ford uit 1912. Dat vraagt veel van mijn probleemoplossend vermogen, daar hou ik van." Gert-Jan: "Mijn dag is goed als ik van een keurmeester hoor dat hij tevreden is na een praktijkgerichte steekproef. Die liefde voor techniek herken ik wel uit de tijd dat ik zelf nog monteur was, die hebben we zeker gemeen. In mijn werk hier maak ik meestal wat meer kilometers dan mijn collega's elders in het land, maar dat vind ik geen nadeel. Ik zei toch al dat het hier mooi is?"

IK HEB HET VOERTUIG AFGEKEURD, EN NU?

Je hebt vandaag een voertuig aangeboden gekregen voor een keuring waarvan de oorspronkelijke goedkeuringsdatum nog één maand geldig is. Na afloop van de keuring blijkt het voertuig niet aan alle eisen te voldoen, dus afkeur. Maar dan?

Je bent verplicht om het voertuig te melden aan de RDW als het is afgekeurd. Op het keuringsrapport staan dan de keuringsaspecten vermeld waarop dit voertuig niet meer aan de permanente eisen voldoet. Het is mogelijk dat de RDW hier een steekproef op uitvoert, de afkeerpunten worden dan beoordeeld.

Hoewel het voertuig is afgekeurd, blijft de oorspronkelijk goedkeuringsdatum gehandhaafd in het RDW-register. Deze datum wordt niet gewijzigd doordat het

voertuig als 'afgekeurd' is gemeld aan de RDW.

Als erkenninghouder kun je het voertuig na de keuring weer vrijgeven en het APK-rapport overhandigen. Het voertuig is van de eigenaar en deze is en blijft er wettelijk verantwoordelijk voor dat het voertuig altijd voldoet aan de permanente eisen. Dit is opgenomen in de Wegenverkeerswet die verwijst naar de Regeling Voertuigen artikel 5.1.1.

Met andere woorden: als je het voertuig

hebt afgekeurd, voldoet het voertuig niet aan de permanente eisen. Formeel mag het voertuig niet deelnemen aan het verkeer. Deze verantwoordelijkheid ligt echter bij de voertuigeigenaar/bestuurder en niet bij de erkenninghouder of APK-keurmeester. Regeling voertuigen hoofdstuk 5 artikel 5.1.1:

1. Het is de bestuurder van een voertuig verboden daarmee te rijden en de eigenaar of houder verboden daarmee te laten rijden, indien het voertuig:

- niet deugdelijk van bouw of inrichting is, dan wel rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud verkeert;
- zodanig is gebouwd of ingericht dat de bestuurder onvoldoende uitzicht naar voren of opzij heeft; of
- niet voldoet aan de in de afdelingen 2 tot en met 17 van dit hoofdstuk (permanente eisen) ten aanzien van de bouw of inrichting van voertuigen van de categorie waartoe het voertuig behoort gestelde eisen.

VERZEGELING TACHOGRAAF (OOK VAN TOEPASSING BIJ APK2)

Sinds 15 juni 2019 is de slimme tachograaf verplicht in voertuigen voor beroeps- of personenvervoer die na deze datum in gebruik zijn genomen. Tegelijkertijd is ook de nieuwe Regeling tachografen ingevoerd.

Een belangrijk controleaspect waarmee je tijdens de APK-keuring te maken krijgt, is de nieuwe zegel aan de bewegingssensor. Naast de gebruikelijk loden verzegeling die we al jaren kennen, gaan we ook steeds



UN/Unisto

KE/Kissling

vaker de nieuwe verzegelingen zien. Deze zijn wezenlijk anders. Op dit moment zijn er zeven fabrikanten die gemachtigd zijn om



BP/Bednorz

RP/Royal Pack

deze zegel te fabriceren en te verkopen. Vier van deze tref je vaak aan bij de APK op Nederlandse voertuigen. Hierboven zijn

de vier meest gebruikte zegels afgebeeld, gekoppeld aan fabrikant of leverancier. Bij de APK2 zul je niet vaak een tachograaf zien in een bedrijfsvoertuig. Alleen bij voertuigen die worden gebruikt voor beroepsgoederenvervoer kun je een tachograaf aantreffen. Hierbij moet het totaalgewicht van voertuig en aanhangwagen groter zijn dan 3.500 kg. Dan is het voertuig tacho-plichtig.



OEFENTOETSEN APK-EXAMENS

Om je degelijk voor te bereiden op een APK-examen is het handig als je een beeld hebt van de examenvragen die je kunt verwachten. Speciaal daarvoor heeft IBKI oefentoetsen beschikbaar voor zowel de examens lichte als zware voertuigen. Je vindt de toetsen snel en eenvoudig via de website: ibki.nl → tabblad APK → Oefentoets.

Een oefentoets bestaat uit tien voorbeeldvragen die je een indruk geven van het toetsysteem en de wijze waarop vragen worden gesteld. Je kunt alle knoppen zoals die in het toetsysteem werken, uitproberen. De vragen worden telkens random uit een uitgebreide oefenvragenbank geselecteerd, waardoor je optimaal kunt oefenen. De

voorbeeldvragen gaan over de APK-keuringseisen en onderwerpen (bijvoorbeeld remmen, assen, motoren, verlichting en carrosserie) die ook in het echte examen aan bod komen. Het zijn uiteraard níét de vragen die op het examen zullen worden gesteld.

Als je klaar bent, kun je de oefentoets inzien, zoals dat ook bij het echte examen kan. Zo zie je welke vragen je fout hebt beantwoord en geeft een verwijzing aan waar het goede antwoord te vinden is.

Oefenvraag APK1

Een trekdriehoek van een autonome aanhangwagen mag een geringe vervorming vertonen ten opzichte van een rechte lijn. Wat is de maximaal toegestane uitwijking en over welke afstand?

- 15 mm uitwijking over een afstand van 60 cm.
- 15 mm uitwijking over een afstand van 90 cm.
- 18 mm uitwijking over een afstand van 60 cm.
- 18 mm uitwijking over een afstand van 90 cm.

Goede antwoord: 4. De maximale uitwijking ten opzichte van een rechte lijn bedraagt 18 mm. Dit bepalen we over een afstand van 90 cm.

Oefenvraag APK2

Bij de controle van de assen blijkt er speling te zijn in het bovenste draaipunt van een McPherson-veerpoot. De speling is ongeveer 2 mm. De veerpoot is deugdelijk bevestigd



en heeft geen contactplekken. Hoe dient u te handelen voor de APK?

- o Afkeur
- o Goedkeur

Goed antwoord: goedkeur. De speling in de overige draaipunten van de wielophanging geldt niet voor het bovenste draaipunt van een wielgeleidend systeem waarin elementen van de sturing, vering en schokdemping zijn gecombineerd (het McPherson-wielophangingsstelsel).

Camera's in plaats van spiegels?

Ieder motorvoertuig moet zijn voorzien van spiegels. In de APK-regelgeving staat bij elke voertuigcategorie beschreven welke spiegels aanwezig dienen te zijn. De spiegels moeten deugdelijk zijn bevestigd. Verder mag het spiegelglas van de verplichte spiegels geen verschijnselen van breuk vertonen en niet in ernstige mate zijn verveerd.

Door nieuwe Europese regelgeving is het sinds enige tijd echter ook toegestaan dat de spiegels vervangen zijn door een cameramonitorsysteem. Sommige voertuigen zijn hier al mee uitgerust. De APK-regelgeving is hier echter nog niet op aangepast. Daarom staan er sinds kort in de digitale regelgeving diverse

toelichtingen bij de betreffende spiegels. Bij iedere voorschreven spiegel staat dat deze vervangen mag zijn door een goed werkend cameramonitorsysteem. Deze toelichting is van tijdelijke aard: bij een eerstvolgende aanpassing van de APK-regelgeving in 2021 wordt dit opgenomen.





TOON VERMULST, EIGENAAR REPLICA AC COBRA

'ALS OUD-KEURMEESTER WIST IK PRECIJS WAAR OP TE LETTEN'

Zodra Toon Vermulst de gorgelende V8 van zijn AC Cobra tot leven brengt, verschijnt er een brede grijns op zijn gezicht. "Al sinds mijn tienerjaren ben ik fan van de AC Cobra. Het is een icoon van een auto en toen ik in 2009 een chassis en een body kocht om deze replica zelf te kunnen bouwen, ging er een wens in vervulling. Tot die tijd deed ik het met schaalmodelletjes," vertelt Toon. "Ik was 35 jaar chef werkplaats én ik was keurmeester, dus ik wist precies waar ik op moest letten." De auto is sinds 2012 – toen kwam hij na een volledige goedkeuring op kenteken – tweemaal gekeurd. "Dat laat ik doen bij Autoservice Verstappen in mijn woonplaats Gemert. Marty Verstappen is al keurmeester sinds de APK-invoering en keurt bijna tweeduizend auto's op jaarbasis. Ik kan mijn AC Cobra dus met een gerust hart bij hem achterlaten. Ik moest trouwens een keer

terugkomen in Lelystad voor de goedkeuring, want ik had mijn huiswerk niet goed gedaan. Het ging over onder meer de radius van de spaken van het stuur, van de spiegels en over te scherpe randjes. Randjes mogen namelijk geen scherpere radius hebben dan 1,5 mm. Het feit dat ik de auto helemaal zelf heb gebouwd, geeft me een heel goed gevoel. Zaken als wielen, zijspiegels en rolbeugels heb ik in Engeland opgehaald. Tijdens een vakantie hebben we de caravan helemaal volgestouwd zodat ik verder kon. Ik heb er drie jaar over gedaan, maar het had sneller gekund. In 2011 kwam er een wetswijziging inzake de emissies. De Cobra had een carburateur en dus haalde hij het niet. Nu wel, dankzij het geregelde injectiesysteem van een Thunderbird. Nu start hij gelijk en komt hij voortaan ieder jaar zó door de APK en dat is wel zo fijn."