

# APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 88 - maart 2020



'LIEFST MAKEN  
WE VUILE HANDEN'

MICHEL EN RAYMOND LORIST, EIGENAREN AUTOBEDRIJF LORIST

## Nieuws uit de toezichtbeleidsbrief

DE BELANGRIJKSTE  
WIJZIGINGEN  
GOED GEREGELD - PAGINA 4

## ATC schuift aan

VOOR NOG MEER INPUT  
VANUIT HET WERKVELD  
DUBBELINTERVIEW - PAGINA 6 EN 7

## Eerste APK-gekeurde auto van Nederland

EN HIJ IS NOG STEEDS  
GOEDGEKEURD!  
KEURMEESTER BEDANKT! - PAGINA 12

## VROEGER EN NU



**DENNIS IPENBURG**  
MANAGER PROCESONDERSTEUNING  
TOEZICHT

Trots ben ik, om als manager Procesondersteuning Toezicht dit keer het voorwoord te mogen schrijven. Ik ben nieuw in deze functie, maar al jarenlang met de APK bezig bij de RDW.

De RDW is samen met IBKI en BOVAG initiator van dit vakblad. En vanaf nu is ook ATC aan boord, voor nog meer input vanuit het werkveld van jullie als APK-keurmeesters. ATC's Martin Oppers en Achiel Fermans willen hun nieuwe rol graag met jullie delen op pagina 6 en 7.

Op de cover prijkt een kleine garage in hartje Amsterdam. De eigenaren geven aan dat hun werk in de loop der jaren sterk is veranderd. Veel monteurswerk is overgenomen door elektronica. De technische ontwikkelingen gaan snel en de APK zal hier waar nodig op aangepast moeten worden. Daarom is in deze editie aandacht voor enkele voorgestelde wijzigingen, zoals spelingsdetector, deeltjesteller, koplampapparatuur en afstelplaats. En we sluiten dit magazine af met de auto die in 1985 de eerste APK2-keuring heeft ondergaan. Zelfs het oude APK-rapport is nog bewaard. Veel leesplezier!



### 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](http://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](http://www.rdw.nl/over-rdw/actueel/vakblad-apk-keurmeester). *APK-keurmeester* wordt gemaakt in samenwerking met:



EXAMINERING EN  
CERTIFICERING VOOR DE  
MOBILITEITSBRANCHE

**Autobedrijf Lorist is een unicum in Amsterdam. Broers Michel en Raymond runnen hun garage in het centrum op maar liefst 500 vierkante meter begane grond. Bovendien is het een van de weinige APK-stations in de hoofdstad. “Wij hebben klanten die tijdens een reparatie even een koffietje gaan drinken op het Leidseplein.”**



**MICHEL (LINKS, 51) EN RAYMOND (56) LORIST,**  
EIGENAREN AUTOBEDRIJF LORIST

### Wat zijn jullie voor een bedrijf?

“Wij zijn een echt familiebedrijf, door en door Amsterdams,” vertelt Raymond met een onvervalst accent. Een blik wisselend met broer Michel: “Onze opa opende op deze plek in 1946 de deuren van zijn garagebedrijf, vlak na de oorlog. In de oorlog heeft hij namelijk zijn papieren gehaald.” Michel: “Deze locatie is Autobedrijf Lorist. Onze oma heeft tot haar 99ste hierboven gewoond en onze 81-jarige vader komt nog iedere dag naar het bedrijf, al sleutelt hij niet meer mee.”

### Doen jullie al APK-keuringen sinds het prille begin?

Raymond: “Nee, dat niet. Zo'n 35 geleden besloot onze vader zich te specialiseren in Peugeot. Inmiddels zijn daar Citroën, Mini en Volvo bijgekomen. Ik was 22 toen ik in het bedrijf kwam en Michel volgde twee jaar later. We deden geen APK's omdat we de papieren voor APK-keurmeester simpelweg niet hadden.” Michel vervolgt: “Dat betekende dus: de schoolbanken in. Tot die tijd brachten wij de auto's die een APK nodig

hadden bij een collega-garagebedrijf onder. Dat hield in dat wij telkens zo'n 50 gulden per auto misliepen. En dat maal vijf auto's in de week, dat is toch een serieuze omzet. Inmiddels keuren we al jaren zo'n 700 auto's per jaar, dus we hebben de 'schade' aardig ingehaald.”

### Kun je stellen dat jullie hier in hartje Amsterdam de rol vervullen van 'dorpsgarage'?

“Grotendeels wel, ja. Mensen uit de buurt hebben vaak een parkeervergunning en kunnen hier voor de deur parkeren. Vaak hebben ze de fiets in de achterbak of ze lopen naar de metro,” antwoordt Raymond. “Hoewel wij grappig genoeg ook veel klanten uit het Gooi hebben. Ze zouden met gemak naar een lokale garage kunnen, maar ze kiezen voor ons.” Michel: “Dat heeft met onze aanpak te maken: bij ons komen mensen voor een praatje, voor een kop koffie. Dat persoonlijke, hè. Vooral oudere klanten hechten daar veel waarde aan.” Raymond vult aan: “Tegenwoordig zijn klanten vaak een nummer. Niet bij ons. Als iemand belt, dan weet

ik meteen welk gezicht en welke auto erbij hoort. Dat is mijn afwijking, haha. Michel heeft dat juist weer met kentekenplaten.”

### Wat zijn de meeste reparaties die jullie uitvoeren?

“Het zal je niet verbazen dat het veelal koppelingen, remmen, draagarmen en gebroken spiraalveren zijn hier in de stad. Die krijgen flink op hun sodemieter met al die klinkers en drempels,” aldus Michel. Raymond: “Ja, en wij controleren de wielen linksachter altijd extra goed. Waarom? Vanwege de grachten! Auto's staan vaak met de linkerkant geparkeerd aan de waterkant en dus hebben we veel verroeste remschijven en vastzittende remklauwen. En natuurlijk is ons werk in de loop der jaren sterk veranderd. Vroeger deden we nog écht monteurswerk; cilinderkoppen demonteren, complete motorrevisies, maar dat doen we niet meer. De elektronica heeft het overgenomen. Soms zijn we wel zes uur per dag op een laptop bezig, terwijl wij eigenlijk veel liever vuile handen maken aan de auto's zelf.”

# Registratie tellerstanden gewijzigd

**De registratie van de tellerstand is verplicht bij de APK. Belangrijk is dat je de juiste tellerstand registreert. Dat voorkomt problemen voor de klant en het bespaart jou onnodig werk om een onjuiste registratie weer recht te zetten in het register.**

Bij de APK is het belangrijk dat de afgelezen stand van de teller van het voertuig wordt gemeld. Als deze niet aanwezig is, heb je bij voertuigen met een tachograaf nog de mogelijkheid om deze tellerstand te gebruiken. Per 2020 zijn er enkele wijzigingen in het tellerstandenregister doorgevoerd waarmee je bij de APK-keuring te maken kunt krijgen. Deze zijn verstuurd per post of, als de RDW beschikt over je e-mailadres, per mail.

## DE GROOTSTE VERANDERINGEN ZIJN:

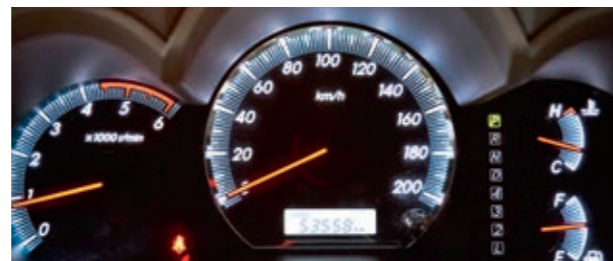
- **E-mail bij onwaarschijnlijk hoge tellerstand**  
Sinds 2 januari 2020 ontvang je van de RDW een e-mail als je een onwaarschijnlijk hoge tellerstand hebt opgegeven. Dat is een tellerstand die ten opzichte van de vorige geregistreerde tellerstand erg hoog lijkt. Als je de stand niet binnen vijf werkdagen corrigeert, stuurt de RDW de

eigenaar/houder een brief over de hoge tellerstand. Deze kan dan actie ondernemen als de tellerstand niet juist is. Als de tellerstand wel klopt, hoeven de eigenaar/houder en keurmeester niets te doen.

- **Uitgebreid rapport ook voor RDW-erkenninghouders**

Sinds 2 december 2019 zien de tellerrapporten voor particulieren en RDW-erkenninghouders er hetzelfde uit. Op dit uitgebreide tellerrapport staan niet alleen de tellerstanden, maar ook veel andere gegevens over het voertuig.

- **'Geen Teller' alleen opgeven als er echt geen is**  
Sinds 2 januari 2020 is het verplicht om de tellerstand en eenheid (km/mijl) op te geven bij Reparatie, Onderhoud en Bandenwissel en bij schadeherstel. Je mag dan niet meer 'Geen Teller' opgeven. Het bleek dat deze mogelijkheid gebruikt werd, terwijl de auto wel een teller had. Deze mogelijkheid is er nog wel bij de APK, maar gebruik deze alleen indien noodzakelijk. Dit kan zijn als de teller niet is af te lezen of niet aanwezig is.



## MODERNISERING DIMLICHTAFSTELLING, DEEL 3

# HORIZONTALAAL EN VLAKE MOET

De lichtintensiteit van moderne koplampen is sterk toegenomen. Daardoor is ook het gevaar van verblinding van andere weggebruikers toegenomen. Dit vereist daarom een nauwkeurigere controle van de afstelling van dimlichten tijdens een APK-keuring. Een juiste controle is afhankelijk van het koplampstestapparaat, de meetlocatie en de uitvoering van de meting door de keurmeester. Dit keer gaan we in op de voorgestelde eisen voor de meetlocatie.

### Horizontale en vlakke vloer

De locatie waarop de dimlichtcontrole wordt uitgevoerd heeft grote invloed op de nauwkeurigheid van de meting. De vloer of hefbrug waarop de meting plaatsvindt moet vlak en horizontaal zijn. Dit is niet nieuw, maar er is nu geen meetbare norm.

Begin januari is door de RDW een start gemaakt in de beoordeling van de meetlocatie. Tijdens een regulier bezoek beoordeelt de toezichthouder Bedrijven de locatie waar

de afstelling van de dim- en mistlichten gecontroleerd wordt. Dit gebeurt met laserapparatuur. Aan de hand van het resultaat zal de toezichthouder Bedrijven de mogelijkheden bespreken. Wanneer blijkt dat een meetlocatie afwijkt, heeft dat (nog) geen gevolgen. Het streven is om nieuwe eisen voor de meetlocatie te gaan invoeren vanaf 1-1-2022. Op korte termijn zal er duidelijkheid komen over de definitieve normen en wijze van meten. Zodra die bekend zijn, word je daarvan op de hoogte gebracht.

### Let op: koplampstestapparaat

In *APK-keurmeester* nummer 86 zijn de nieuwe definitieve eisen beschreven die gelden voor het koplampstestapparaat per 1-1-2021. Het advies is om tijdig actie te ondernemen als de tester niet voldoet, anders mag je na deze datum geen APK-keuringen meer uitvoeren. Het betreft hier in veel gevallen de oudere apparaten van meer dan veertig jaar oud met een vast projectievlak.



Toezichthouder Bedrijven met laserapparatuur voor de controle van de afstelplaats.

# TOEZICHTBELEIDSBRIEF 2020

Een belangrijk document voor de APK-keuring is de jaarlijkse toezichtbeleidsbrief van de RDW. Hier staan aanpassingen in, waarvan erkenninghouders per brief op de hoogte zijn gebracht. De toezichtbeleidsbrief 2020 wordt niet meer verstuurd, maar is in te zien op [www.rdw.nl/zakelijk/paginas/toezichtbeleidsbrief-rdw-2020](http://www.rdw.nl/zakelijk/paginas/toezichtbeleidsbrief-rdw-2020).

## BELANGRIJKSTE WIJZIGINGEN APK

- Bij een tijdelijke intrekking heeft de RDW de mogelijkheid een gedeelte van de sanctie ook voorwaardelijk op te leggen.
- Zijn er bijzondere omstandigheden die te maken hebben met een overtreding, dan kan de RDW daarmee rekening houden bij het opleggen van de sanctie. Meld deze

dan wel zo snel mogelijk aan de RDW.

- De verjaringstermijn is teruggebracht van 30 naar 24 maanden. Oude overtredingen van langer dan twee jaar geleden tellen niet meer mee bij het bepalen van de sanctie.
- Kapotte apparatuur leidt niet meer direct tot een intrekking, maar in eerste instantie tot een directe schorsing van de erkenning. Je moet daarna aantonen dat de apparatuur weer voldoet.

## ANDERE BELANGRIJKE ASPECTEN

Je bent als erkenninghouder/keurmeester APK gerechtigd taken uit te voeren namens de overheid. Hiermee krijg je een grote verantwoordelijkheid om toe te zien op de veiligheid van het wagenpark in Nederland.

Hoe en waarom de RDW-toezicht houdt, is vastgelegd in het toezichtbeleid. De basis hiervoor is de *Wegenverkeerswet 1994*. Naast het algemene deel is het voor APK-erkenninghouders en -keurmeesters belangrijk wat er staat in de bijlage erkenninghouder APK en bijlage APK-keurmeester.

## WIJZE VAN TOEZICHT HOUDEN

De RDW houdt op meerdere manieren toezicht op de uitvoering van de APK. Bijvoorbeeld door administratieve en/of registercontroles en bedrijfsbezoeken. De belangrijkste hiervan is de steekproefcontrole. Wat de RDW steeds meer ziet gebeuren, is dat er bij de RDW externe meldingen binnenkomen, onder meer door burgers, de politie of buiten-

landse controle instanties. Op deze meldingen stelt de RDW een onderzoek in en als blijkt dat er verwijtbaar is gehandeld, dan gaat de beoordeling ook meetellen in het *cusum*- en sanctiebeleid. Het werk is dus na een APK-keuring niet klaar. Gedurende de gehele goedkeuringstermijn heeft de RDW het recht om een onderzoek in te stellen naar een uitgevoerde APK-keuring.

## MEEWERKEN AAN TOEZICHT

Als erkenninghouder/APK-keurmeester moet je meewerken aan het uitvoeren van het toezicht. Hierbij worden agressie, fysiek geweld en andere vormen van intimidatie niet getolereerd. Als dit gebeurt, zal de RDW altijd optreden.

Een steekproef begint op het moment dat je een terugkoppeling krijgt dat een steekproef is toegekend. Vanaf dan heeft de RDW 90 minuten de tijd om aan de steekproef te beginnen. Binnen deze quarantainetijd en tijdens de steekproef mag er niet aan het voertuig worden gewerkt of metingen worden verricht. In de quarantainetijd mag ook de APK-keurmeester het keuringsstation niet verlaten. Bij aankomst van de steekproefcontroleur moet deze binnen 15 minuten kunnen beginnen met het technische gedeelte van de steekproef.

## BEOORDELING ERKENNINGSEISEN VAN KEURINGSRUIMTE EN APPARATUUR

In de erkenningsregeling zijn de eisen

opgenomen voor de erkenning. In het toezichtbeleid zijn er nog nadere eisen gesteld of de werkplaats op orde is:

- Verlichting
- Verwarming
- Hefinrichting/inspectieput
- Koplampstester
- Krik

## INSTRUEREN VAN MEDEWERKERS

Dit zijn maar een paar belangrijke aspecten uit de toezichtbeleidsbrief. Belangrijk is de medewerkers te instrueren wat te doen en hoe te handelen bij de APK-keuring. Ook dit staat in de toezichtbeleidsbrief. De erkenninghouder ziet hierop toe.

# ATC: op de bres voor de keurmeester



'DAT WE BLIJVEN SPARREN EN MEEDENKEN VERANDERT NOOIT. DAAR WORDT DE APK BETER VAN'.

MARTIN OPPERS, ATC (LINKS)

**Ze hebben ruim 3.500 leden, maar willen er graag nog veel meer. De ATC, vereniging van Automobiltechnici, is een sterk netwerk dat al jaren op de bres staat voor de APK-keurmeester. Met meer succes dan veel keurmeesters weten, vertellen ATC'ers Martin Oppers en Achiel Fermans.**

## ATC DOET MEE

Vanaf de volgende editie van dit magazine nemen ATC'ers Martin en Achiel deel aan de redactie-vergaderingen, zodat er via hen nóg meer input komt vanaf de werkvloer. Meer informatie over ATC is te vinden op [www.vereniging-atc.nl](http://www.vereniging-atc.nl).

### Wat is de ATC precies?

Martin: "Volgend jaar bestaat de ATC 75 jaar. Na de oorlog is de vereniging gestart om kennis uit te kunnen wisselen tussen auto-technici, en dat is nog steeds het doel. Steeds meer technici halen hun kennis van internet, maar het contact tussen de ATC-leden biedt de verdieping die internet mist. Tijdens een ATC-lezing leer je in de koffiepauze, in gesprek met collega's, vaak evenveel als tijdens de lezing." Achiel: "De ATC draait om goede contacten. De meerwaarde daarvan is enorm, in de dagelijkse praktijk van individuele bedrijven, maar ook in het werk van elke APK-keurmeester. Door ons netwerk en onze goede contacten laten wij de stem van de APK-keurmeester horen aan de tafels waar over de APK-regels wordt nagedacht."

### Hoe heeft de ATC invloed op de APK?

Achiel: "In ons APK-platform – waarvan ik voorzitter ben – volgen we de ontwikkelingen rond de APK op de voet. In overleg met onze leden bepalen we welke punten onze aandacht behoeven en die aandachtspunten geven we mee aan Martin, die namens de ATC in de Stichting Overlegorgaan-APK, de SO-APK, zit." Martin: "In de SO-APK vertegenwoordig ik niet alleen de ATC-leden, maar alle ruim 30.000 APK-keurmeesters in Nederland. Dat brengt een bepaalde druk met zich mee, maar het motiveert me ook om mijn uiterste best te doen om vanuit de SO-APK het ministerie van IenW te voorzien van advies. In de SO-APK praat ik met alle organisaties die belangen hebben in de APK, zoals BOVAG, ANWB, KNAC, VACO, FEHAC en RAI Vereniging, maar ook de RDW. De automotive wereld verandert snel,

en dat heeft invloed op de APK. Het is een bijzonder interessante tijd om deel te nemen aan dit overleg!"

### Wat heeft de ATC bereikt, en wat merkt de keurmeester daarvan?

Achiel: "In 2017 hebben we mogen meedenken over de aanpassingen van het cusumsysteem. We hebben hier een positieve inbreng in gehad zodat het niet te veel aangescherpt werd. Natuurlijk streven we ook naar minder fouten, maar het kan niet zo zijn dat een bedrijf zou moeten sluiten door de fouten van een keurmeester, terwijl die gewoon weer elders aan de slag kan. Dat baarde onze leden zorgen, en die zorgen zijn gehoord." Martin: "Wat mij betreft is het feit dat in het SO-APK alles bespreekbaar is en dat de RDW voor alle suggesties openstaat iets moois. Regels maak je niet alleen in theorie, input vanuit de praktijk is daarbij onmisbaar en dat wordt erkend en omarmd. Ik heb, net als al mijn collega's, de afgelopen jaren gemerkt dat de RDW opener en toegankelijker is geworden. We zijn samen gegroeid in onze rol, en dat blijven we doen."

### Er verandert veel in de automotive wereld, wat betekent dat voor de ATC?

Achiel: "Met de grote transities in de automotive wereld kunnen we nu al voorzien dat ook de APK flink gaat veranderen. Daar moeten we op anticiperen. De technische ontwikkelingen vragen ook iets van de keurmeester. Als we regelgeving signaleren die problemen veroorzaakt op de werkvloer, dan willen we daar tijdig op reageren. Maar we moeten de ogen niet sluiten voor investeringen om mee te kunnen gaan

met de ontwikkelingen." Martin: "De milieukeuring, en dan met name de deeltjestester, betekent een investering, terwijl het aantal dieselveertuigen daalt. Ook de rijkhulpsystemen, waarvan er steeds meer komen, vragen mogelijk om specifieke apparatuur. En hoe gaan we in de toekomst om met de data die een auto opslaat? Hoe beïnvloeden die de APK? Van wie zijn die data en hoe komen ze bij de keurmeester terecht? Over al die zaken zijn we in gesprek met onze leden en met IenW en de RDW, maar we praten bijvoorbeeld ook over de tekst van het keuringsrapport. Wij vinden dat die best eenvoudiger en duidelijker kan. Aan interessante vraagstukken geen gebrek!"

### Bouwt de ATC de brug tussen het zwart en wit van de regels?

Martin: "Nee, maar onze leden bezitten heel veel kennis, en die kennis is altijd nuttig. Regelgeving is vaak zwart-wit, en pas op de werkvloer zien wij keurmeesters de grijze gebieden. Als wij die kennis blijven delen, dan wordt de regelgeving er wél altijd beter van."

### Hoe helpt jullie kennis de APK van de toekomst?

Martin: "Dertig jaar geleden was de APK anders dan nu, en over dertig jaar is het weer anders. Ook wij als ATC veranderen, maar dat we blijven praten, sparren en meedenken verandert nooit. En ja, daar wordt de APK – in welke vorm dan ook – beter van."

# Juiste bandenspanning cruciaal

Bij de APK2 is de controle van de juiste bandenspanning verplicht. Voor de veiligheid op de weg én om de keuringseisen juist toe te kunnen passen. Bij onder andere het uitvoeren van een remproef en de controle van de dimlichtafstelling is de juiste bandenspanning een voorwaarde. Ook belangrijk is het milieuaspect. Onjuiste bandenspanning heeft onder meer grote invloed op de uitstoot, het brandstofverbruik en de bandenslijtage. Kortom, het is belangrijk om alle aspecten voor de controle van de bandenspanning op een rij te zetten.

De controle van de bandenspanning is geregeld in keuringseis 5.27 en geldt voor personenauto's en bedrijfsauto's met een maximummassa van niet meer dan 3.500 kg. Ook voor driewielige motorvoertuigen is dit van toepassing. In de wijze van keuren is de volgorde van controle opgenomen.

1. De basis is de aanwezige bandenspanningstabel in of op het voertuig, hierbij rekening houdend met eventuele differentiatie van de opgegeven bandenmaat. Als de juiste bandenmaat niet is vermeld in de tabel, dan wordt de meest overeenkomende bandenmaat gebruikt van de tabel en de daarbij horende bandenspanning.

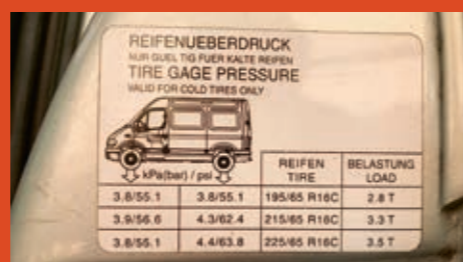
### Geen bandenspanningstabel aanwezig

2. Als er geen bandenspanningstabel in of op het voertuig aanwezig is of deze niet leesbaar is, dan moet je kijken of er een bandenspanningstabel van de voertuigfabrikant of -informatie van de bandenfabrikant aanwezig is en gebruik je deze.

3. Als ook die niet voorhanden is, gebruik je de hoogste bandenspanning van de banden als referentiewaarde.

Te lage bandenspanning moet op de juiste minimale spanning worden gebracht volgens

de hierboven aangegeven wijze. Het is niet toegestaan om af te wijken van deze procedure. Het onderlinge verschil van de bandenspanning op één as mag niet meer zijn dan 0,3 bar. Hierbij mag de bandenspanning nooit onder het minimum zijn afgesteld. Hoewel een hogere bandenspanning is toegestaan, moet je ervan bewust zijn dat een significante, te hoge bandenspanning ook gevolgen heeft voor het weggedrag, bandenslijtage en daardoor op de verkeersveiligheid en het milieu.



# APK-HERINNERINGSBRIEF VERNIEUWD

De RDW herinnert voertuigbezitters aan de APK-keuring van hun voertuig. Sinds kort gebeurt dat met de vernieuwde APK-herinneringsbrief, die bezitters van een particulier of

zakelijk voertuig op de deurmat krijgen of digitaal via de Berichtenbox van de overheid. De APK-herinneringsbrief is vormgegeven in de vernieuwde

huisstijl, die in fases wordt uitgerold. Na uitgebreid onderzoek met een testpanel kwam onderstaande 'beeldbrief' als winnaar uit de bus.

# VERNIEUWDE APK-KEURMEESTEREXAMENS VAN START

Het eerste examen voor APK-keurmeesters lichte of zware voertuigen is gemoderniseerd. Nieuw is dat IBKI de APK-regelgeving en de online versie van de RDW APK-regelgeving ter beschikking stelt tijdens het examen. Daarnaast hoeven berekeningen niet meer uitgewerkt te worden. Twee andere grote veranderingen zijn dat alle vragen digitaal via tablet of computer worden afgenomen en meerkeuze zijn. De eerste examens nieuwe stijl zijn inmiddels afgenomen.

### Eerste resultaten

Bij de eerste 120 kandidaten is duidelijk een beter resultaat behaald op de onderwerpen Carrosserie (corrosie) en Remberekeningen. Op deze onderwerpen werd voorheen slecht gescoord. De reden is vermoedelijk dat er geen uitwerking van de berekening wordt gevraagd. Bij het onderdeel Verlichting en diversen (milieu, koppelinrichting enz.) is iets slechter gescoord dan

voorheen. Dat is vermoedelijk het geval bij kandidaten die de naslag gebruiken, maar onvoldoende bekwaam zijn in het opzoeken van keuringseisen, of niet beschikken over voldoende parate kennis.

### Praktijkervaringsvragen

Een ander onderdeel waarop slechter is gescoord, zijn de praktijkervaringsvragen. Dit onderdeel is niet veranderd, maar lijkt onderschat door de kandidaten. In dit blok moet de kandidaat aantonen dat hij voldoende kennis en ervaring heeft als eerste (bedrijfs)-autotechnicus. Er worden zes casusvragen gesteld over algemene voertuigtechniek.

### Slagingsnorm

Als er meer resultaten bekend zijn, wordt gekeken of de slagingsnorm gelijk wordt getrokken met het bevoegdheidsverlengingsexamen.

De vervaldatum (Keuren vóór) is weergegeven in een opvallend blok met een lichtgrijze achtergrond, waardoor de datum meteen in het oog springt.

De keuring neemt meer tijd in beslag als er een steekproef wordt uitgevoerd.



De heer W.G. Visscher  
Skagerrak 10  
9642 CZ Veendam

Datum  
5 maart 2020

APK voor uw voertuig

**Keuren vóór (vervaldatum)**  
16 april 2020  
Daarna riskeert u een boete.

**Merks**  
Citroën

**Kenteken**  
1-RDW-01

**APK staat voor Algemene Periodieke Keuring**  
Er wordt gekeken of uw voertuig voldoet aan de wettelijke eisen voor veiligheid en milieu.

**Waar APK-keuren?**  
Ga naar een RDW-erkend APK-bedrijf dat u herkent aan het RDW-logo.

**Steekproeven door RDW**  
De RDW controleert de kwaliteit van de APK-keuringen met steekproeven. Bij een steekproef neemt de keuring meer tijd in beslag.

**APK-rapport opvragen**  
Vraag altijd een keuringsrapport op. Hierop staan de reparatie-, afkeur- en adviespunten van uw voertuig.

**Vragen?**  
Website [www.apk.nl](http://www.apk.nl)  
Telefoon 088-008 74 47

**Kijk op [www.apk.nl](http://www.apk.nl) voor:**

- Punten waarop uw voertuig wordt nagekeken.
- Meest gestelde vragen.
- Uitgebreide uitleg bij onderstaande tips om zelf bij te dragen aan veiligheid en milieu.

- Kies voor goede banden
- Controleer om de maand de bandenspanning
- Wissel seizoensbanden op tijd of neem all season banden
- Meet geregeld de bandprofiel diepte
- Check regelmatig de ruitenwissers en sproei-vloeistof
- Controleer regelmatig de verlichting

Laat uw voertuig nú al keuren (twee maanden voor vervaldatum). Veel autobezitters denken dat de vervaldatum voor de volgende keuring verschuift als het voertuig eerder wordt gekeurd.

Tips om zelf bij te dragen aan veiligheid en milieu. De APK is een momentopname en geeft geen lange-termijngarantie op veiligheid en onderhoud. Met de tips en een verwijzing naar [www.apk.nl](http://www.apk.nl) benadrukt de RDW de verantwoordelijkheid van de voertuigbezitter.

# DEELTJESTELLER KOMT NADERBIJ

Een deeltjesteller is een apparaat waarmee bij een dieselveertuig de werking van een roetfilter gecontroleerd kan worden. Het streven van het ministerie is om de roetfiltertest met een deeltjesteller te introduceren in de APK medio 2021.

Dit geldt voor erkenningen voor het keuren van dieselveertuigen. Kortgeleden zijn de goedkeuringseisen voor de deeltjesteller in de wetgeving opgenomen. Dit betekent dat fabrikanten van deeltjestellers hun tester aan kunnen bieden voor een typegoedkeuring bij het Nederlands Meetinstituut (NMI). Dit is een uitgebreide procedure waar enige tijd overheen gaat. Voor het einde van het jaar hoopt het NMI dit af te ronden.

De definitieve invoering van de roetfiltertest in de APK is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van typegoedgekeurde deeltjestellers. Als de deeltjesteller wordt ingevoerd, zal deze gebruikt worden bij zowel APK1 als APK2.

Voor voertuigen waarbij uit het kentekenregister blijkt dat deze geen roetfilter hebben, zal de dieselroetmeting van kracht blijven. De deeltjesteller vervangt de roetmeter dus niet.



## SPELINGSDETECTOR STELT ZIJN EISEN

Een spelingsdetector is verplicht voor APK1-erkenningen vanaf 20 mei 2023. Dit is vastgelegd in de Europese APK-richtlijn, die op 20 mei 2018 is ingegaan. Daarin is geregeld dat er een overgangperiode is van vijf jaar. Bijna de helft van deze termijn is inmiddels al verstreken.

Een spelingsdetector moet voldoen aan de eisen die eerder zijn beschreven in *APK-keurmeester* 84. Dit apparaat dient zo te zijn gemonteerd dat de controle uitgevoerd kan worden terwijl je onder het voertuig staat. De spelingsdetector moet dus in combinatie met een inspectieput of op

een hefinrichting zijn uitgevoerd. Doordat de krachten van de spelingsdetector erg groot zijn, is een goede montage belangrijk. Bij montage op een inspectieput kan dat betekenen dat er bouwkundige aanpassingen nodig zijn. Als de spelingsdetector op een hefinrichting wordt aangebracht, moet

de hefinrichting daar geschikt voor zijn. Veel APK1-erkenningen hebben al een spelingsdetector die voldoet. Is dat niet het geval, dan is het raadzaam om op tijd actie te ondernemen.

## Slag drukluchtremcilinder heeft zijn grens

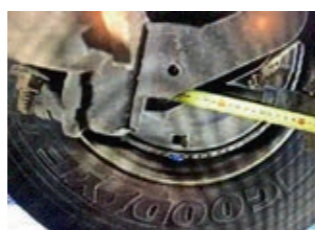
Om de wettelijke remvertraging te behalen, is het belangrijk dat alle onderdelen van het remsysteem in goede staat verkeren, deugdelijk bevestigd zijn en juist zijn afgesteld. Dit is nodig om de kracht die wordt uitgeoefend op het rempedaal om te zetten in een remvertraging.

Een belangrijk onderdeel in dit krachtenspel is de drukluchtremcilinder en de daaraan gekoppelde overbrenging. Als de slag van de drukluchtremcilinder te groot is, kan deze niet de kracht overbrengen die noodzakelijk is. Om deze reden is de keuringseis 5\*.36 opgenomen. Hierbij is aangegeven dat de slag van drukluchtremcilinders van trommelremmen vanuit onberemde toestand tot in beremde stand niet groter mag zijn dan  $\frac{2}{3}$  van de maximumslag van de betrokken

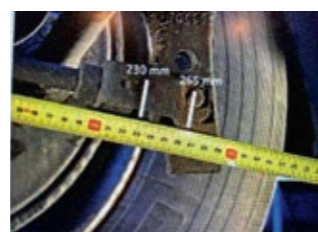
remcilinder. Deze eis is alleen van toepassing op voertuigen die zijn voorzien van trommelremmen en niet op voertuigen die zijn voorzien van schijfremmen. Om dit te bepalen moet je eerst bepalen wat de maximumslag is van de drukluchtremcilinder. Gebruik hiervoor eventueel fabrieksinformatie of meet het fysiek op. Hierna is het mogelijk om de remmen te bedienen en de werkelijke slag te bepalen. Deze mag dan de  $\frac{2}{3}$  van de maximale slag niet overschrijden.



Meet de slag van de remcilinder op. Bij deze cilinder, type 24, is dat 75 mm.



Afstandsmaat van de remsleutel in onberemde toestand 230 mm.



Afstandsmaat van de remsleutel in vanuit onberemde naar beremde toestand 265 mm.



Bepalen toegestane  $\frac{2}{3}$  slag drukluchtremcilinder.

## Hydraulisch remsysteem aanhangwagens

Met de komst van diverse configuraties van BE-oplegger/aanhangwagens zien we ook verschillende remsystemen verschijnen, zoals luchtdrukremmen en elektrische remmen.

Nieuw is dat er hydraulische remmen al dan niet in combinatie met luchtdruk worden gebouwd. Hier sluit de regelgeving niet op aan en deze moet worden aangepast. Voor een bedrijfsauto is het wel geregeld, in artikel 5.3.32. Voor een aanpassing in de regelgeving voor aanhangwagens is een voorstel ingediend om ook hier te kijken

naar voldoende remvloeistof boven de minimaal aanduiding en een passende dop. In de eerstvolgende wijziging in 2021 wordt dit opgenomen. Om ervoor te zorgen dat er geen onveilige situatie ontstaat, is het wel verstandig dat er bij een hydraulisch remsysteem voldoende vloeistof in het reservoir zit, dus boven het



minimum. De regelgeving wordt hierop aangepast, dus afkeuren is (nog) niet mogelijk. Wel is het raadzaam om de voertuigeigenaar hiervan op de hoogte te stellen.



Het officiële  
APK-rapport van de  
eerste APK2-keuring  
van Nederland.

JEF MAURER, EIGENAAR CITROËN DSPÉCIAL EN DE CITROËN DS BREAK FAMILIALE

## ‘MIJN DSPÉCIAL IS DE EERSTE APK-GEKEURDE PERSONENAUTO IN NEDERLAND’

Jef Maurer is de enthousiaste eigenaar van een Citroën DSPécial – ook wel ‘snoek’ genaamd. Daarnaast bezit hij een zorgvuldig opgeknapte DS Break Familiale. De esthetiek en de techniek van zijn auto’s vindt Maurer nog het aantrekkelijkst. Met name de eerstgenoemde Citroën heeft een bijzondere geschiedenis. Jef: “Mijn DSPécial is de eerste APK-gekeurde personenauto in Nederland. Deze APK2-keuring gebeurde in Den Haag op 16 juli 1985. Het was een behoorlijk memorabele dag. Nog steeds word ik er binnen de Citroën ID/DS Club Nederland geregeld op aangesproken.” Jef vertelt dat er in de media uitgebreid verslag is gedaan van de eerste APK-keuring. Het was een unieke gebeurtenis met als belangrijkste genodigde staatssecretaris Scherpenhuizen van Verkeer en Waterstaat. “Nee, ik was beslist niet nerveus voor de keuring. Als eigenaar kende ik mijn auto door en door, dus ik wist dat hij met vlag en wimpel zou slagen. Bovendien was de DSPécial al voorgekeurd hier in Geleen en

daar kwamen slechts twee kleine puntjes uit naar voren. Echt spannend was het feit dat ik een dag of tien vóór De Grote Dag vol in de flank werd geraakt, waardoor de DSPécial heel ernstig beschadigd raakte. Dankzij de inzet van verschillende vaklieden was de auto gelukkig op tijd klaar. De heer Van der Kolk was de keurmeester in Den Haag die hem goedkeurde. Tijdens het keuren stond ik naast hem, we spraken met elkaar over de DS, een vriendelijke man.” Uiteraard is Jef nog steeds in het bezit van het keuringsrapport. Hij was die dag bovendien zo scherp om op het rapport de vermelding ‘1ste APK in Nederland’ te laten noteren. Ook ontving hij destijds van de RDW een map met een bedankbrief, officiële persfoto’s en andere documenten. “De DSPécial en de DS Break Familiale worden allebei nog geregeld gebruikt. Ik houd dit cultureel rijdend erfgoed in goede conditie door er vooral regelmatig mee te rijden en er dan volop van te genieten.”