

APK**KEUR** MEESTER

NUMMER 92 - maart 2021



**‘We zijn klaar
voor de toekomst’**

GERT DINGERINK, AUTOVAKMEESTER DINGERINK IN ZWOLLE

**Dit moet je doen
bij een steekproef**

DE REGELS OP
EEN RIJTJE

GOED GEREGELD - PAGINA 5

**APK 1
jubileert**

BIJ REKOS
CHECKEN ZE ALLES
INTERVIEW - PAGINA 6

**Dimlichtmeting?
Vlakke vloer!**

DAAR KOMT NOG WAT
BIJ KIJKEN
APK SERVICE - PAGINA 9

Altijd aandacht



ROB KOENE
ADVISEUR ARBO & VEILIGHEID/
HOGER VEILIGHEIDSKUNDIGE

In mijn rol als veiligheidsadviseur voor onder meer de afdeling Toezicht krijg ik vaak vragen en meldingen over veiligheidsaspecten of arbeidsomstandigheden. Logisch, want als erkenninghouder heb je voor de eigen werknemers, maar ook voor onze steekproefcontroleurs de wettelijke plicht om een veilige werkplek aan te bieden. In de veertig jaar dat we bezig zijn met APK-keuringen is er veel veranderd op voertuigtechnisch gebied. Maar dat geldt ook voor de arbeidsomstandigheden en veiligheid die zijn voortgekomen uit onder andere de Arbeidsomstandighedenwet. De garages zijn veiliger geworden. Neem bijvoorbeeld het artikel over de steunpoten die we gebruiken tijdens de APK. Een belangrijk arbeidsmiddel dat we in de eerste plaats veilig moeten kunnen gebruiken. Dat staat voorop. Bij de RDW hebben arbeidsomstandigheden en veiligheid onze permanente aandacht. Wil je meer weten om risico's te verkleinen en onveilige situaties te voorkomen in je bedrijf? Kijk dan eens op <https://www.arbocatalogusmobiel.nl/bedrijfsautobedrijf>. 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
Basisontwerp: Kris Kras
Vormgeving, coverbeeld en contentrealisatie: DPG Media Brand Studio
Fotografie: Marieke Duijsters, Jacco van de Kuilen, Dennis van Loenhout, Mike Raanhuis, RDW

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 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:



Gert Dingerink, eigenaar van Autovakmeester Dingerink, heeft met zijn team een imposante verbouwing achter de rug. Van een 'oude schuur' is het Zwolse autobedrijf getransformeerd tot een modern pand met, zo stelt Dingerink, de meest luxueuze werkplaats van Nederland.



GERT DINGERINK,
EIGENAAR AUTOVAKMEESTER
DINGERINK

Wat voor bedrijf is dit?
"Wij zijn een fullservice-autobedrijf dat altijd voor de klanten klaarstaat. Van klein tot groot, de mensen weten dat ze bij ons op de juiste manier worden geholpen. Wij bestaan 52 jaar en ik heb het bedrijf van mijn vader overgenomen, hij is het destijds gestart. We hebben recentelijk een deel verbouwd en een deel is compleet nieuw. Heel mooi zijn de oude spanten die zijn behouden en die je heel goed terugziet in deze nieuwe opzet. Ook het feit dat we nu elf bruggen hebben is top, de zwaarste kan 7.000 kilo aan. Da's wel zo fijn voor de vele campers die wij in onderhoud hebben."

Wat hebben de klanten gemerkt van de verbouwing?
"Niet zo gek veel. We zijn ongeveer een jaar bezig geweest en ons team van elf

man heeft gewoon door kunnen werken. Dat was eigenlijk ook wel een must. Om een voorbeeld te geven: afgelopen jaar deden wij 2.845 APK-keuringen, dat waren er nooit minder dan 200 per maand en dus gemiddeld 50 per week. Dat hebben we samen toch maar mooi voor elkaar gekregen in ons verbouwingsjaar! Wij hebben sowieso heel weinig losse APK's, meestal zijn ze gecombineerd met een onderhoudsbeurt. Eens in de twee jaar keuren is uitstekend, maar eigenlijk zouden wij liever zien dat wij de mensen met hun auto eens per jaar zien. Dat gebeurt eigenlijk te weinig."

Waar ben je het meest trots op?
"Overal is aan gedacht. In de werkplaats hebben we voorgesorteerd op de toekomst. Zo heeft iedere werkplek een eigen

stroom-, lucht- en olievoorziening zodat we snel en efficiënt kunnen werken. Er is een rollenremtestbank plus een platenremtestbank. Gaan we in de toekomst een APK-keuring krijgen voor caravans en aanhangwagens, dan hebben wij nu op voorhand al een rail in de vloer gemaakt. Daarnaast kunnen we bij een voorruitvervanging camera's kalibreren in eigen huis. Dat is nu voor de APK nog niet belangrijk, maar dat kan in de toekomst wel het geval zijn. Het mooie is dat de steekproefcontroleurs die hier komen altijd enthousiast zijn. Tja, dit alles is een hele investering geweest, zeker in deze rare tijd, maar het werkt wel echt top zo. Ik krijg er niet alleen veel energie van, bij de collega's is dat ook het geval."

18.2 platen in de APK-keuring?

Volgens artikel 5.*.1 van de APK-regelgeving moeten voertuigen zijn voorzien van de juiste kentekenplaten. Tijdens de keuring wordt dit visueel gecontroleerd.

In artikel 3 van de Aanvullende Permanente Eisen staat dat voertuigen, waarvoor in het kentekenregister de toestemming tot het voeren van kentekenplaten model 18.2 staat vermeld, mogen zijn voorzien van het kleine model kentekenplaten (Amerikaanse plaat). Kentekenplaat model 18.2 is een kentekenplaat met afwijkende afmetingen.

De plaat heeft een breedte van 31 cm en een hoogte van 11 cm. In dit artikel staat ook dat voertuigen in gebruik genomen vóór 1 januari 1978 mogen zijn voorzien van donkerblauwe kentekenplaten.

Welke kentekenplaten kunnen er dan tijdens de APK-keuring op een voertuig van voor 1 januari 1978, met toestemming voor 18.2-platen, gevoerd worden? Deze voertuigen kunnen zijn voorzien van gele, donkerblauwe of lichtblauwe (taxi) 18.2-modelkentekenplaten.

Het is voor de APK toegestaan om aan de voor- en achterzijde verschillende afmetingen kentekenplaten te gebruiken. Dus achterop een 18.2-kentekenplaat en voorop een standaardmodel kentekenplaat is toegestaan. Voorwaarde is wel dat de kleur gelijk moet zijn, dus beide kentekenplaten geel of beide blauw.



Aslastsimulatie kan helpen

Om een voertuig te kunnen goedkeuren, moet het een bepaalde remvertraging hebben. De eisen met betrekking tot de vereiste remvertraging staan in de keuringseis 5.3.38 of voor aanhangwagens in 5.12.38. De vertraging is hierbij afhankelijk van de datum eerste toelating (DET) van het voertuig. Voor het uitvoeren van een remproef van een bedrijfsauto of aanhangwagen moet je kijken in de Aanvullende Permanente Eisen, artikel 64. Daarin staat dat de remproef moet worden uitgevoerd zoals beschreven in de gebruiksaanwijzing van de rollenremtestbank, en ook dat aan de hand van de printuitdraai wordt bepaald of het voertuig aan de eisen voldoet. Afhankelijk van het resultaat van de remproef, is het mogelijk om aslastsimulatie toe te passen om een beter resultaat te bereiken. Dit zal dan worden weergegeven op de printuitdraai. Je kunt de aslasten simuleren door het voertuig te beladen of het voertuig aan te trekken in de remmenbank. Belangrijk bij een remproef is om deze uit te voeren volgens artikel 66. Daarin staat hoe je moet remmen: langzaam het pedaal intrappen en kort voor de blokkeergrens vasthouden en de aanwijzingen van de remtestinrichting opvolgen. Dit is een vaste werkwijze die niet mag worden beïnvloed door tijdens de remproef de parameters aan te passen of de aslast-

simulatie te beïnvloeden. Blijkt de beremming nog niet te voldoen, dan mag je alsnog de parameters aanpassen of de aslastsimulatie wijzigen en opnieuw een remtest uitvoeren.



Steekproef: dit zijn de regels

Na het afronden van de APK-keuring dien je als keurmeester het keuringsresultaat te melden aan de RDW. Dit geldt voor een goedgekeurd voertuig, maar ook een afkeur moet gemeld worden.

Vervolgens kan de RDW een steekproef toekennen aan de melding. Deze steekproef en ook de quarantainetijd begint op het moment dat de steekproefmelding en de tijd in het afmeldscherm aan de afmelder worden getoond. Let op: de quarantainetijd eindigt op het tijdstip dat vermeld staat op het rapport. Is de steekproef dan nog niet begonnen, dan mag het voertuig vrijgegeven worden. Is de steekproef wel al begonnen, dan moet het voertuig beschikbaar blijven tot het einde van de steekproef. De regels die vanaf dat moment gelden staan beschreven in artikel 31 van de Regeling Erkenning en Keuringsbevoegdheid APK. Zowel de erkenninghouder als de keurmeester zijn verplicht om hier medewerking aan te verlenen. In de quarantainetijd mogen er geen werkzaamheden aan het voertuig worden verricht. Tijdens de steekproef mag dit alleen op aanwijzing van de steekproefcontroleur. Vanaf het moment van de melding dat er een steekproef is gevallen, is de erkenninghouder er verantwoordelijk voor dat het voertuig, de keurmeester en het keuringsrapport in de keuringsruimte aanwezig blijven zodat de steekproefcontroleur van de RDW de steekproef kan uitvoeren.

Plaats vrij
De steekproefcontroleur moet uiterlijk 15 minuten na aankomst met de uitvoering van de technische controle kunnen beginnen. Deze tijd niet is bedoeld om de keurmeester van elders, buiten de keuringsplaats, te laten komen. Deze tijd is er onder meer voor om de keuringplaats vrij te maken of apparatuur in gereedheid te brengen.

Dit alles kun je terugvinden in:

- In de administratieve procedure (4.1)
- Regeling Erkenning en Keuringsbevoegdheid APK, artikel 31, 32, 36
- Toezichtbeleidsbrief 2021
 - Bijlage Erkenninghouder APK (3.1.1)
 - Bijlage Keurmeester APK (3.4)



Controle 'hang-en-sluitwerk'

Deuren, laadkleppen, motorkap en kofferdeksel van een personen- en bedrijfsauto moeten aan keuringseisen voldoen. Deze zijn opgenomen in artikel 5.*.41. Hierbij moeten deuren en laadkleppen goed sluiten en deuren die toegang geven tot de personenruimte moeten op **normale wijze** van binnen en van buiten te openen zijn. De motorkap en het kofferdeksel moeten een goede sluiting waarborgen.

Op normale wijze openen
'Deuren moet u op de normale wijze van binnen en van buiten kunnen openen'. 'Normale wijze' wil zeggen dat dit moet kunnen op de wijze zoals de fabrikant dat bedoeld heeft. Hierbij moet je rekening houden met het gebruik/aard van het voertuig. Zo kan het gebeuren dat je bijvoorbeeld een geldauto of ME-voertuig alleen van binnenuit kunt openen. Het gebruik maakt dit noodzakelijk. Bepaalde deuren van een politieauto of arrestantenvoertuig kun je alleen van buitenaf openen.

Deur van voertuig waarbij de handgreep verwijderd is
Met 'op normale wijze openen van een

deur' wordt ook bedoeld: het openen door middel van een deurklink of bedieningshendel. Is er een extra bedieningshendel aanwezig, dan moeten beide bedieningshendels werken. Uitzonderingen hierop zijn: ME- of arrestantenvoertuigen en voertuigen die van fabriekswege zo zijn geconstrueerd (zoals bijvoorbeeld historische cabrio's). Om de keuringseis te kunnen controleren, moeten de deuren, laadkleppen, motorkap en kofferdeksel wel open kunnen. Indien dit niet mogelijk is, kunnen we deze onderdelen niet toetsen aan de keuringseisen en kunnen we het voertuig hierop niet goedkeuren. In deze situatie moeten we het voertuig afkeuren en code 'nl07' noteren: 'Beoordelen keuringsaspect niet mogelijk'. Hierbij is het verplicht een toelichting te geven omdat nl07 een algemeen aspect is dat voor meerdere onderdelen gebruikt kan worden. Voertuigen die op een of andere wijze zijn voorzien van veiligheidssloten in welke vorm dan ook, moeten bij de APK-keuring in een situatie worden gebracht dat een controle mogelijk is. Hierop is **geen** uitzondering.



Gert Kerkdijk, hoofd Techniek bij Rekos: "Streven naar het beste, het is als topsport."

De eerste de beste

Er kan er maar één de eerste zijn.

Die stelling geldt in de topsport, maar ook bij de APK-keuring. De allereerste APK 1-erkenning, nummer AA01A01, hangt al 40 jaar aan de muur bij Rekos in Almelo. Op een ereplaats, dat spreekt voor zich.

In de werkplaats van Rekos in Almelo passeren elk jaar zo'n 1.500 zware voertuigen en 900 personenwagens, op weg naar een nieuw jaar met het credo 'APK-goedgekeurd'. Gert Kerkdijk is hoofd Techniek bij Rekos. Hij vertelt hoe zijn team omgaat met de druk die voortkomt uit de wetenschap dat elke keuring moet kloppen. "Controle is alles," zegt hij. "We checken altijd of alles klopt, en melden pas af als we dat zeker weten. Ook – of misschien wel juist – bij klanten die een voertuig bij ons brengen en ons verzekeren dat we die zó kunnen afmelden. Pas als je het controleert weet je het zeker." Dat Gert bij Rekos hoofd Techniek is, zegt alles over de mentaliteit in Almelo. Kerkdijk werkte jarenlang bij raceteams in de motorsport. Een winnaarsmentaliteit is hem dus niet vreemd. En keuren? "Dat is óók topsport," zegt hij, "want als het om veiligheid gaat moet je streven naar het beste. Daar is de APK ooit voor uitgevonden."

Ook veel werk

De naam 'Rekos' staat voor rem- en koppelings-service. Geleid door zijn ervaringen in de werkplaats van Rekos was Johan van de Maat de man die ervoor zorgde dat de eerste APK 1-erkenning van Nederland naar Almelo zou komen. "Heel vaak zagen we voor-

tuigen waarvan de remmerij absoluut niet voor elkaar was. Dan zat er enorme speling op de reactiearm, of was er gewoon géén remvertraging. En maar remmen! Er werd gewoon pas naar gekeken als de boel afbrak. Soms levensgevaarlijk." Met de APK-erkenning kon Rekos niet alleen bijdragen aan de verkeersveiligheid, het leverde ook veel werk op. "Daar waren we natuurlijk blij mee," zegt Van de Maat. "Bij die allereerste erkenning hebben we toen niet zo stilgestaan. Die belandde in de kast, de trots daarop kwam pas later."

Heel goed opletten

Dat de techneuten van Rekos meebewegen met de veranderende techniek is logisch. Van tachografen en moderne voertuigen weten ze net zoveel als van ouderwetse diesels en beproefde trommelremmen. Ook landbouwvoertuigen kunnen in Almelo op warme belangstelling rekenen. Want met de komst van de nieuwe APK 3 lonkt Rekos ook daar naar de allereerste erkenning. Maar die is niet zaligmakend, het belangrijkste is de veiligheid. Zoals alle APK-keurmeesters zien Kerkdijk en Van de Maat zich als vakmensen die niets liever willen dan de veiligheid van het Nederlandse wagenpark optimaal maken: "Keuren is een kwestie van heel goed opletten. Het gaat niet alleen om techniek, maar ook om regels en verantwoordelijkheid. Ook wij worden door de steekproefcontroleurs van de RDW weleens betrapt op een foutje, of iets wat in het grijze gebied valt. Wij zijn ook maar mensen. Het belangrijkste is dat de gesprekken met de RDW altijd prettig en constructief zijn. We zijn allemaal techneuten onder elkaar. We respecteren elkaars kennis, ervaring en inzet. Ook daarin verschillen we niet van topsporters."

'Bij die allereerste erkenning hebben we toen niet zo stilgestaan. Die belandde in de kast, de trots daarop kwam pas later.'

Arbeidsmiddelen gebruiken bij de keuring

Tijdens het uitvoeren van een APK-keuring maak je gebruik van arbeidsmiddelen, zoals krik of assteunen/garagebokken, om deze keuring goed uit te kunnen voeren

Deze arbeidsmiddelen dienen deugdelijk, dus in goede staat, te zijn. Dit is geregeld in het Arbeidsomstandighedenbesluit, hoofdstuk 7, en in artikel 14 van de Regeling Erkenning en Keuringsbevoegdheid APK en de TBB. De medewerkers van je bedrijf en ook de steekproefcontroleur van de RDW moeten de werkzaamheden veilig kunnen uitvoeren. Vanuit de Arbowetgeving geldt hiervoor een verplichting voor

de erkenninghouder. Tijdens de steekproef maakt de steekproefcontroleur gebruik van de arbeidsmiddelen van uw bedrijf. Je bedrijf dient zodoende te zorgen voor een veilige werkomgeving die aan de arbo-eisen voldoet. Regelmatige controle en onderhoud van de arbeidsmiddelen is dan ook verplicht. Als de steekproef niet op een veilig wijze kan worden uitgevoerd, kan dit gevolgen hebben voor de erkenning- of keuringsbevoegdheid. Hiernaast een voorbeeld van hoe het niet moet: een onveilige assteun. Daarmee wordt een voertuig niet veilig genoeg ondersteund gedurende de werkzaamheden.



Roetfiltercontrole met deeltjesteller vanaf 1 juli 2022

De invoering van de deeltjesteller in de APK is definitief. In januari heeft de politiek na jaren van voorbereiding de knoop doorgehakt. Het ministerie heeft een uitgebreid onderzoek laten uitvoeren voordat dit besluit genomen is. Uiteindelijk heeft dit geleid tot de eisen voor een geschikte deeltjesteller en meetmethode voor de APK. De eerste deeltjestellerfabrikanten hebben ondertussen al een goedkeuring verkregen van het NMI.



Het betekent dat de uitlaatgassen van een dieselveertuig met roetfilter met ingang van 1 juli 2022 gecontroleerd moeten worden met een deeltjesteller. Dit geldt voor zowel APK 1 als APK 2. Sommige erkenninghouders keuren voornamelijk oudere dieselveertuigen zonder roetfilter. Daarom is de RDW regelgeving aan het voorbereiden zodat de erkenninghouder zelf de keuze mag maken of deze diesels met of zonder roetfilter wil keuren. Hiervoor zal er in de erkenningsregeling onderscheid worden gemaakt in diesels met en zonder roetfilter. Diesels met roetfilter zijn te herkennen in het raadpleegscherm (RV). Bij het kopje 'Roetfilter verplicht' zal dan 'Ja' ingevuld zijn.

1. Keuren van een dieselveertuig met een roetfilter:

De erkenninghouder moet de beschikking hebben over een goedgekeurde deeltjesteller.

2. Keuren van een dieselveertuig zonder een roetfilter:

De erkenninghouder moet beschikken over een goedgekeurde roetmeter inclusief een goedgekeurde afzuigenheid (0-emissiekast) en een OBD-tester.

Bij diesels kan de voertuigeigenaar onder bepaalde voorwaarden ervoor kiezen om de roetfiltervermelding in het kentekenregister te laten verwijderen. De RDW onderzoekt momenteel of het verwijderen van een roetfilter uit het register sneller afgehandeld kan worden. Denk er bijvoorbeeld aan dat dit tijdens de APK doorgevoerd kan worden. De invoering van de deeltjesteller heeft zonder twijfel gevolgen voor bedrijven die diesels keuren. Mede daarom is er een overgangsperiode van ruim anderhalf jaar. Zo heb je als erkenninghouder voldoende tijd om een keuze te maken die past bij je bedrijf.

Vlakke horizontale vloer voor correcte lichtmeting

Op één lijn zitten

Vanaf 2022 moet de vloer waarop de lichtmeting bij de APK plaatsvindt behalve vlak ook horizontaal zijn. Het lijkt een detail, maar dat is het niet. Een kleine afwijking kan grote gevolgen hebben, vertelt steekproefcontroleur Ysbrand de Vries. Hij weet alles van horizontale, vlakke vloeren en legt uit waarom iedereen daarover op één lijn zou moeten zitten.

Sinds hij zich verdiepte in het fenomeen 'vloermeting' weet steekproefcontroleur Ysbrand de Vries dat die nieuwe eis er niet voor niets is. "Wie onderweg is, kan zelf zien hoe vaak je verblind wordt door de verlichting van een tegenligger," zegt hij. "Tijdens mijn controles heb ik gezien hoe dat komt. Soms zie je afwijkingen van een centimeter in één meter vloer. Met andere woorden: een helling van één procent. Als je daarop je verlichting gaat testen kan het resultaat goed lijken, maar in werkelijkheid kan dat leiden tot serieuze verblinding. Daarom komt deze nieuwe eis er. En daarom ga ik bij onze erkenninghouders langs om te beoordelen of hun vlakke vloer de mate van 'horizontaliteit' heeft die is vereist om een correcte, reproduceerbare lichtmeting te kunnen doen."

Alternatief: de hefbrug

Gewapend met een gekalibreerde rotatielaser – die de afstelplaats tot op een halve millimeter nauwkeurig kan meten – verschijnt Ysbrand bij erkenninghouders. De afwijking mag maximaal 6 millimeter per 3 meter bedragen, maar is dus vaak aanzienlijk groter. "Regelmatig reageren erkenninghouders verbaasd als ik een afwijking constateer," zegt Ysbrand. "Die zijn zich niet bewust van het feit dat hun vloer niet horizontaal is. Snap ik, want zulke kleine afwijkingen zie je niet met het blote oog en erkenninghouders zijn nou eenmaal



geen aannemers." Dat ondernemers opzien tegen de flinke kostenpost die het uitvlakken van een vloer kan betekenen, snapt Ysbrand. Gelukkig heeft hij een advies: "De lichtmeting kun je vaak ook op een hefbrug doen. Die laat zich vaak een stuk makkelijk horizontaal afstellen, en dan hoeft alleen het stukje vloer waarop het koplamptestapparaat staat horizontaal te zijn. Dan blijven de kosten ook overzichtelijk."

Noodzaak van horizontaal

Met zijn collega's hoopt Ysbrand dat erkenninghouders goed nadenken over hun afstelplaats. "Kies een toegankelijke plek, met voldoende vrije ruimte en zorg dat de deur dicht kan. Als je twijfelt over je controleplaats, of meerdere plekken wil inrichten, laat ons dat dan weten, dan

kunnen we daarop inspelen. En als we dan langskomen is het heel fijn dat de plek die we gaan nameten schoon, droog en leeg is." Begrip voor de noodzaak van een vlakke horizontale vloer vindt Ysbrand gelukkig bijna overal. "Met een correcte lichtmeting die het gevaar op verblinding vermindert, maken we het verkeer veiliger. Dat is een van de doelen van de APK, en daar willen erkenninghouders zich echt wel voor inspannen. Op dat punt zitten we allemaal op één – horizontale – lijn!"

'Erkenninghouders zijn nu eenmaal geen aannemers'

Milieumeting binnen de APK

Volgens artikel 5.*.11 is geregeld dat er binnen de APK een milieumeting moet plaatsvinden. Hoe en wanneer dit moet worden uitgevoerd, is afhankelijk van onder meer de datum eerste toelating (DET) van het voertuig en van de brandstofcode. In de bijgevoegde uiteenzetting hebben we diesellootvoertuigen buiten beschouwing gelaten.

In de Aanvullende permanente eisen (APE) is de milieumeting beschreven.
Of de milieumeting moet worden uitgevoerd, hangt dus af van de brandstofsoort.

De meting voeren we alleen uit bij voertuigen met een brandstofcode of combinatie van B van benzine, G van LPG en E van hybride-elektrisch.

Uitzonderingen op de regel

Bij voertuigen met alle andere brandstofsoorten: A (alcohol), C (LNG), H (CNG) en W (waterstof) voeren we geen milieumeting uit.

CO-meting

De eisen met betrekking tot het voertuig waarbij we een CO-meting moeten doen, staan in artikel 41 van de APE. Hybride elektrische voertuigen zijn uitgezonderd. Dit zijn alle hybride elektrische voertuigen, onafhankelijk van of de hybride aandrijving in serie is geschakeld of parallel is.

CO- en lambdawaarde op verhoogd toerental

Zowel personenauto's als bedrijfsauto's

moeten vanaf een bepaalde datum, afhankelijk van de brandstofsoort, worden gemeten. De voorwaarden hiervoor staan in de APE, artikel 42 en 43. Serie-hybride elektrische voertuigen zijn uitgezonderd. Bij een voertuig waarbij de aandrijving kan worden verzorgd door de benzine en elektromotor (parallel hybride) moet wel een meting plaatsvinden.

EOBD

Beide milieumetingen kunnen bij voertuigen met een DET van na 31 december 2005 en

die zijn voorzien van een benzinemotor worden vervangen door een EOBD uit te lezen. Bij een voertuig op LPG mogen we geen gebruikmaken van het uitlezen door EOBD. Bij deze voertuigen doen we de traditionele milieumeting (uitlaatgastest). Als bij de EOBD-test de waarschuwing-inrichting in overeenstemming is met de apparatuur, er geen foutcodes met de letter P worden weergegeven in modus 3 en de 'readiness'-test is afgerond, dan kunnen we het voertuig goedkeuren op de milieueisen.

Speciale aandacht voor luchtdrukstelsel

Voertuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg (APK 1) en BE-voertuigen (APK 2) hebben vaak luchtdrukremmen. Die vereisen speciale aandacht.

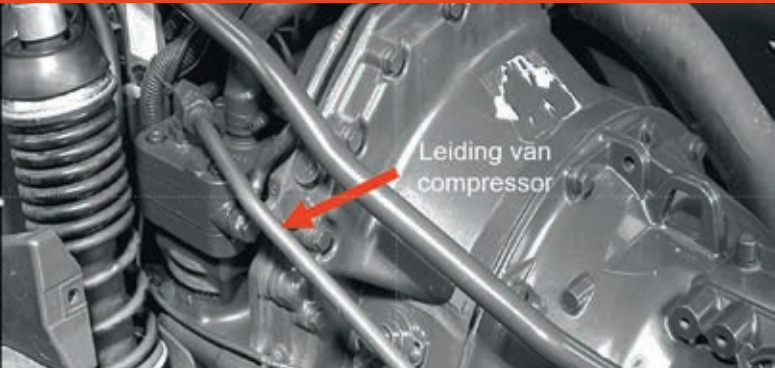
Om het stelsel op de juiste druk te krijgen en te houden, zijn deze voertuigen voorzien van een luchtcompressor en een luchtdrukregelaar. Deze onderdelen vallen onder de algemene eisen van het remsysteem die zijn vastgelegd in de keuringseis

5.3.31 'Onderdelen en werking remsystemen'

Voor de compressor en de drukregelaar zijn in lid 3 van deze keuringseis specifieke zaken opgenomen:

- Ze moeten goed werken.
- Het stelsel moet tijdig in werking treden.

In de wijze van keuren is aangegeven dat je het rempedaal diverse malen moet intrappen en vervolgens moet de compressor in werking treden. In de praktijk zorg je ervoor dat de druk onder



een bepaald minimum komt. Daardoor moet de compressor hoorbaar aanslaan en zo is dus de werking te checken. Aansluitend zijn dezelfde bekende eisen van toepassing op de compressor en drukluchtregelaar:

- Onderdelen dienen deugdelijk bevestigd te zijn.
- Ernstige mate van corrosie (denk hierbij onder meer aan de leiding tussen compressor en drukluchtregelaar) betekent afkeur.
- Scheuren, beschadigingen of breuken zijn ontoelaatbaar.
- Luchtlekkage (visueel en auditieve controle) betekent ook afkeur.

Controle voertuigidentificatienummer (VIN) is de aftrap

Voordat je überhaupt aan de keuring mag beginnen, moet je de juiste identiteit vaststellen van het voertuig aan de hand van het VIN.

Het VIN moet in overeenstemming zijn met het kentekenregister en voertuig. Als blijkt dat het VIN niet klopt, niet te controleren is of niet juist is aangebracht, mag je het voertuig niet keuren, niet afmelden, ook niet als afgekeurd.

Goed leesbare VIN

Hoe kun je vaststellen of het VIN aan alle eisen voldoet die zijn vastgelegd in de

regelgeving? Het belangrijkste is dat het in het chassis, frame of soortgelijke structuur is ingeslagen en daarbij goed leesbaar is. Soms is te zien dat af fabriek een dubbele VIN is ingeslagen. Als er daarvan één goed leesbaar is, is dat acceptabel. De plaats van het ingeslagen VIN is geen controlepunt meer. Het gaat erom dat de identiteit van het voertuig voor de APK juist is. Kun je de juiste identiteit niet vaststellen, dan is controle in het kentekenregister niet mogelijk. Zodoende kun je niet vaststellen of dit het juiste voertuig is en mag je geen APK-keuring uitvoeren. De klant moet dan

verwezen worden naar de RDW en krijgt geen APK-rapport. Bij sommige voertuigen zien we dat het VIN af fabriek is ingeslagen op een plaatje. Dat plaatje is vervolgens vastgelast aan het voertuig. Deze afwijkende situatie is acceptabel.



Eisen vloeistoflekkage

De eisen ten aanzien van vloeistoflekkage zijn in 2018 aardig aangescherpt om te voorkomen dat er vloeistoffen in het milieu terechtkomen die er niet thuishoren. Dat zegt alles over hoe we met deze eis om moeten gaan. Vloeistoffen als ruitensproeiervloeistof en water vanuit de airco komen normaal in het milieu terecht en dat kunnen we nu bij de APK-keuring ook accepteren. Overige vloeistoffen zoals onder meer AdBlue, koelvloeistof en motorolie horen niet in het milieu thuis en daar moeten we bij de APK-keuring op controleren. Er zijn ook vloeistoffen die toegepast worden bij de stuurinrichting, de reminrichting, het veersysteem en het brandstofsysteem. Deze

vloeistoffen worden al gerelateerd aan een specifieke keuringseis en hoeft je om die reden niet te noteren als overige vloeistoflekkage.

Overmatige vloeistoflekkage altijd afkeur?

Nee, bij voertuigen met vloeistoflekkage en in gebruik genomen voor 01-01-2018 noteren we als een reparatieadviespunt RA2: 'Overmatige vloeistoflekkage overige vloeistoffen'. Hierdoor is de voertuigeigenaar op de hoogte van de vloeistoflekkage en kan eventueel een reparatie uit laten voeren. Bij een vloeistoflekkage van een voertuig in gebruik genomen na 31-12-2017 is dit een afkeerpunt 'Overmatige vloeistoflekkage overige vloeistoffen'.





SJOERD HENGST, DELOREAN DMC-12-EIGENAAR

'Ik ben nogal een pietje-precies'

Leeuwarder Sjoerd Hengst zag dertig jaar geleden voor het eerst een DeLorean DMC-12 in het wild. Sindsdien is de garagehouder, die zijn eigen auto zelf keurt, verslingerd aan de iconische Amerikaanse sportwagen. Zo'n vijf jaar geleden tikte hij dit model uit 1982 op de kop. "Ik heb 'm allereerst nagenoeg gestript. Er zijn flink wat uren in gaan zitten want heus, dit is een van de beroerdste auto's om aan te werken. Niet zozeer door de techniek, maar vanwege de randen van de koets, dat roestvast staal is vlijmscherp. Tijdens het sleutelen haalde ik altijd mijn handen open. Ik zocht er eentje met wat werk omdat ik zin had om hem helemaal strak te maken. Dashboard, stoelen en hemel zijn opnieuw bekleed en alle rubbers heb ik vervangen. Ik mag wel zeggen dat ik een pietje-precies ben. De bandenmaat achter is nu 225/60R15, maar officieel moeten er achter 235's onder. Dus die komen nog. Niemand die het ziet, maar ik wel. Ook heb ik de motortjes van de centrale vergrendeling aangepakt, die heb ik opnieuw laten wikkelen. In de plastic motortjes die ik als vervanging kreeg opgestuurd, had ik geen vertrouwen. Ik hou niet

van halve oplossingen, het moet bij mij vooral goed zijn. Of het een van de mooiere DeLoreans van Nederland is? Ja, dat vermoed ik wel. Hij komt uit het droge en warme Californië, er mankeert echt niks aan. Vorig jaar heb ik 'm nog APK gekeurd, daar kwam hij glansrijk doorheen. Zwakke punten? Dat zijn de rubbers van het stuurhuis en van de aandrijfassen. De elektronica is ook niet al te best, een serieus aandachtspunt dus. Daarnaast willen ze ook best roesten, hè? De carrosserie natuurlijk niet, maar het chassis is gewoon van staal. Zo zijn de bevestigingen achter van de onderste draagarm vaak heel slecht. Verder is het vooral heel veel genieten. De meeste mensen kennen de auto door de film *Back to the Future*, maar je ziet ze maar zelden in het echt. Ik raak dan ook altijd wel met iemand in gesprek, tijdens het tanken bijvoorbeeld. Het is en blijft een heel aparte verschijning met een prachtige vorm; heel breed en plat. John DeLorean zei ooit: ik ga een auto ontwerpen die tijdloos is en een leven lang meegaat. Nou, daar is hij aardig in geslaagd. En geloof me, zo mooi als deze is: hij gaat van zijn én van mijn levensdagen niet meer weg."