

APK**KEUR** MEESTER

NUMMER 93 - juni 2021

'We zijn van alle markten thuis'

JEROEN VAN HERK VAN DE BAETSEN GROEP IN VELDHOVEN

**Deeltjesteller:
kom maar op!**

IN GESPREK
MET DE BRANCHE
INTERVIEW - PAGINA 6

**APK 3 is
opgestart**

EERSTE KEURMEESTER EN
EERSTE ERKENNINGHOUDER
GOED GEREGLD - PAGINA 4

**Lastig: meting
dimlichtdaling**

KOPLAMPEN VEREISEN
BETERE CONTROLE
HOE ZIT DAT - PAGINA 9



Blij met de keuring



WILLEM RIJNBERG
MANAGER TOEZICHT - DIVISIE
TOEZICHT EN BEOORDELING

Zonder overdrijven kun je stellen dat de APK in Nederland er toe doet! Sterker nog: sinds de invoering ervan is het wagenpark in technisch betere staat. De RDW houdt toezicht op de uitvoering van de keuring bij autobedrijven en dat samenspel verloopt over het algemeen respectvol en constructief. Dat geldt voor zowel de APK 1 als de APK 2. Sinds vorig maand hebben we er echter een broertje bij: de APK 3, de keuring voor landbouw- en bosbouwtrekkers. Broertje zeg ik met opzet want deze APK 3 is natuurlijk voor een kleinere, specifieke markt. Hoe groot die precies is, weten we nog niet. We zijn volop aan het registreren. Ook daarin trekken we op samen met de branche die deze doelgroep in het vizier heeft. Ik heb er vertrouwen in dat we van de APK 3 net zo'n gedegen instituut kunnen maken als de andere keuringen. Want hoewel het over minder voertuigen gaat, het zal hoe dan ook ten goede komen aan de veiligheid op de weg. En daar kan iedereen blij mee zijn.

- 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: Tjeerd Derkink, Dennis van Loenhout, Lumileds Netherlands, Mike Raanhuis, RDW, Max Thijssen

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:



De Baetsen Groep is een familiebedrijf ('Opa loopt hier nog rond!') dat graag de touwtjes in handen heeft als het gaat om service, onderhoud en APK. Chef werkplaats Jeroen van Herk vertelt wat het bedrijf bijzonder maakt en dat ze een van de eersten zijn met een APK 3-erkenning.



JEROEN VAN HERK,
CHEF WERKPLAATS
BAETSEN GROEP

Wat zijn jullie voor een bedrijf?
"Van oudsher lag onze focus op afval-inzameling en recycling, transport, kraan-verhuur en grond- en sloopwerken. De eerste twee divisies zijn recent verkocht. Maar goed, doordat we zo breed waren en alles in eigen beheer onderhielden, zijn we ook vandaag de dag van alle markten thuis."

Kun je een paar voorbeelden noemen?
"Op een gegeven moment hadden we 130 vrachtauto's, 200 opleggers en aanhangers, 15 loaders en 25 bestelwagens. Om zoiets goed te onderhouden moet je een werkplaats en een goed team van monteurs hebben. Als er schade is aan onze voertuigen, dan wordt die dezelfde dag nog gerepareerd. We hebben vanzelfsprekend een eigen APK-straat, een banden- en

hydrauliekservice, we mogen aardgas-oftewel CNG-tanks keuren en ook auto's op waterstof kunnen we aan. Hier zijn we helemaal op ingericht."

Wat is er sinds jouw komst in 2006 veranderd?
"Tot 2006 kwam er een mobiel APK-keurstation bij ons langs. Vanaf 2006 zijn we alles zelf gaan keuren. Eerst hadden we APK 1, daar is APK 2 bij gekomen en nu dan APK 3. In augustus gaat de eerste collega op APK 3-cursus. Het mooie is dat de steekproefcontroleur zei dat wij een van de eersten zijn die óók APK 3-erkenninghouder zijn."

Hoe zit jouw werkplaatsteam er nu uit?
"Momenteel werken we met zes monteurs,

een magazijnman en ik. Vier van de zes en ik zijn APK-keurmeester en straks wil ik dat twee jongens zowel APK 1, 2 als 3 op zak hebben. Hierin zijn we onderscheidend in de markt."

Zoveel kennis en kunde, dat wil je niet alleen voor jezelf houden, lijkt me?
"Dat klopt. Omdat we eigenlijk alles aankunnen willen we een belangrijke (regionale) rol spelen voor derden. We hebben alles, en iedereen kan bij ons aankloppen. Momenteel weten lokale bedrijven ons al te vinden voor service en onderhoud van hun materieel. Wij profileren ons als een 'laagdrempelige' garage waarbij vertrouwen en ontzorgen vooropstaan. En we zijn binnenkort dus ook de partij als het gaat om APK 3."

UPDATE: APK 3 (land- en bosbouwtrekkers)

Inmiddels zijn we op 1 mei 2021 van start gegaan met een geheel nieuwe erkenningsvorm: APK 3 (landbouwvoertuigen). In de online regelgeving is deze toegevoegd en hier staan alle erkenningseisen ook vermeld, net als we gewend zijn van APK 1 en APK 2. De erkenninghouders en keurmeesters landbouwvoertuigen krijgen deze uitgave van APK-keurmeester ook opgestuurd. In de toekomst zullen we ook APK 3-artikelen meenemen in dit vaktijdschrift.

In deze editie maak je alvast kennis met de eerste keurmeester landbouwvoertuigen. Inmiddels hebben we 19 erkenninghouders en 25 keurmeesters APK 3. Met deze groep gaan we het aanbod land- en bosbouwvoertuigen APK-keuren. Vanaf 1 mei is dit gefaseerd ingevoerd en er zal in 2021 nog niet op grote schaal worden gekeurd. We zien ook dat APK 1-erkenninghouders die affiniteit hebben met deze doelgroep een erkenning hebben aangevraagd. De markt is dus gezond in beweging.

Eerste APK 3-erkenning voor Abemec

Als allereerste bedrijf in Nederland kreeg Abemec in Veghel begin mei de erkenning APK 3. Directeur Hans Quint (rechts op de foto) ontvangt het erkenningschild en



sticker van Ab van Ravestein, algemeen directeur van de RDW. "Een bijzonder moment," vonden beiden. "Op het feit dat wij de eerste erkenninghouder voor de APK 3 zijn, zijn we natuurlijk trots," zegt

directeur Hans Quint. "Veiligheid is een hot item en de APK 3 is een eerste stap op weg naar meer veiligheid." Dat vindt ook RDW-directeur Ab van Ravestein, die terugdenkt aan de invoering van de APK-plicht voor personenwagens: "Dat heeft geleid tot een enorme verbetering van de veiligheid van het wagenpark," zegt hij. "Voor ons is de invoering van deze keuringsplicht een compleet nieuwe operatie, die ons in contact brengt met een nieuwe klantenkring, en die onze mensen in aanraking laat komen met nieuwe techniek. Samen met de sector zullen we de komende tijd leren wat de APK 3 ons brengt."

Eerste keurmeester APK 3

Silvan Leenaerts mag zich de eerste keurmeester APK 3 van Nederland noemen. De 43-jarige keurmeester uit Zundert doorliep met succes het examen en ontving een fraaie oorkonde en cadeaus, uitgereikt door IBKI en de RDW.

Willem Rijnberg, manager Toezicht bij de RDW, en André Vreman, producteigenaar APK bij IBKI, brachten namens hun organisaties ook complimenten en felicitaties over aan de nieuwe APK 3-keurmeester en Willem Rijnberg sprak daarbij zijn tevredenheid uit over dat de APK 3 begin mei gestart is. "Ik ben opgewekt dat zowel de branche, als wij als toezichthouder klaar zijn om ook deze voertuigen aan een periodieke keuring te onderwerpen. Net als door de APK 1 en APK 2 gaat ook de APK 3 het verkeer weer iets veiliger maken. Juist omdat het nu echt gaat beginnen, is het belangrijk om samen op te trekken en elkaar waar mogelijk te



André Vreman van de IBKI (links) feliciteert Silvan Leenaerts.

helpen om de APK 3 net zo'n geoliede machine te laten worden als de andere keuringstrajecten."

Om keurmeester te worden moet je aan de toelatingseisen voldoen. Deze zijn opgenomen in de 'Regeling voorwaarden deelname examen keurmeester lichte en zware (bedrijfs)voertuigen en landbouwvoertuigen'. Nieuw is dat je ook via een afgerond EVC-traject kunt worden toegelaten tot het examen APK 3.

APK 3 Special

Om alles rondom de APK 3 onder de aandacht te brengen is er eind maart ook een APK 3 Special uitgegeven. In dat magazine kun je onder meer lezen wat de erkenningseisen zijn en hoe je keurmeester kunt worden. Deze staat bij www.rdw.nl/handboeken.



IBKI heeft APK-examens weer opgestart

Vanwege de afgekondigde lockdown, moest IBKI op 16 december 2020 voor de tweede keer dat jaar besluiten de APK-examens stil te leggen.

Herme Bruin van IBKI: "Die zagen we wel aankomen, maar toch was het jammer dat we het jaar niet af konden maken. Vanaf 25 mei 2020 zijn er, ook in de maanden juli en augustus, bijna continu APK-examens afgenomen in de hoop de opgelopen achterstand weg te werken. Dat lukte dus helaas niet. In december 2020 heeft IBKI, in overleg met het ministerie van IenW, van ruim 5000 APK-keurmeesters en LPG-/Tachograaftechnici automatisch de bevoegdheden verlengd die zouden verlopen in de periode van 16 december 2020 tot en met 31 maart 2021. Dit om te voorkomen dat zij hinder zouden ondervinden in hun werkzaamheden omdat IBKI geen examens mocht afnemen. Dat hebben we begin maart nogmaals gedaan voor bevoegdheden die zouden verlopen van 1 april tot en met 31 mei 2021."

Weer inlopen

Herme vervolgt: "Inmiddels worden er sinds 16 maart weer APK-examens afgenomen en zullen we ons wederom de vraag moeten stellen hoe we deze opgelopen achterstand de komende tijd



weer gaan inlopen. Een voorzichtige schatting is dat er nu een achterstand is van ruim 6500 examens. We zullen daarom weer diverse extra examens inplannen zodat we meer keurmeesters een examen kunnen aanbieden. Ook avonden en zaterdagmiddagen zijn niet uitgesloten, als hier voldoende vraag naar is. Natuurlijk blijven we als IBKI de persconferenties goed volgen en nadien steeds opnieuw de afweging maken of we de hervatte examenlijnen kunnen continueren, of dat aanscherping van de maatregelen ons verplicht om de afname van APK-examens opnieuw stil te leggen. Houd daarom onze website www.ibki.nl goed in gaten voor de laatste relevante informatie hierover."

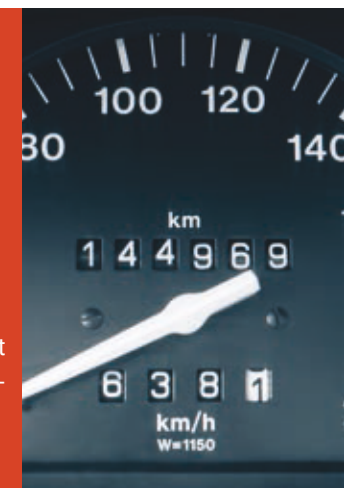
Groot onderzoek vanuit IBKI

Herme maakt van de gelegenheid gebruik om een grootschalige enquête onder de APK-keurmeesters aan te kondigen. Hij legt uit: "Begin van het jaar gaven ruim 150 APK-keurmeesters hun mening over het examen bevoegdheidsverlenging bij een enquête van AMT. IBKI heeft dit opgepakt en middels een interview bij AMT-live en een artikel in AMT hierop een reactie gegeven. Samen met de RDW is vervolgens het besluit genomen om in de tweede helft van 2021 een eigen groot onderzoek uit te voeren onder alle APK-keurmeesters over dit type examen. Waarbij het uitgangspunt is dat we open staan voor verbeteringen en het examen zeker niet in beton is gegoten."

Tellerstand registreren (verplicht)

Bij elke APK-melding is het verplicht om de tellerstand op te voeren in het tellerstandregister. Dit doen we bij de APK al vanaf 2014 en daarin verandert niets. Naast de APK-melding moet de tellerstand ook opgevoerd worden bij overige reparaties, onderhoud of vervanging van banden (ROB) wanneer het bedrag 150 euro of hoger is. Vanaf 1 juli 2021 gaat daarin wel iets veranderen. De belangrijkste aanpassingen zijn het registreren

van de kilometerstand voor motorfietsen en het vervallen van het drempelbedrag van 150 euro. Dat betekent dat je vanaf 1 juli bij alle reparaties, onderhoud of vervanging van de banden een tellerstand moet melden. Nieuw is de toevoeging voor het wisselen van banden. Ook na een bandenwissel wordt de registratie verplicht. Doordat het aantal registratiemomenten toeneemt, vergroot dit de betrouwbaarheid en zorgvuldigheid van het tellerstandregister.



‘Deeltjesteller vanaf 1 juli 2022 verplicht voor diesels met roetfilter’

Vanaf 1 juli 2022 is het verplicht om bij de APK 1 en APK 2 dieselauto's te controleren op een werkend roetfilter indien in het raadpleegscherm 'Roetfilter verplicht' op 'ja' staat. Dat moet met een deeltjesteller gebeuren. Adviseur Uitvoering Piet Schäfer van de RDW gaat over deze extreem nauwkeurige en nieuwe manier van fijnstofmeting in gesprek met Martijn van Eikenhorst van de RAI Vereniging en Xander Arendsen van Pouw Deventer.



Van links naar rechts: Xander Arendsen van Pouw Deventer, Martijn van Eikenhorst van de RAI Vereniging en Piet Schäfer van de RDW in gesprek over de deeltjesteller.

Schäfer, al sinds het begin betrokken bij de implementatie van de deeltjesteller, vertelt: "Om het goed helder te krijgen: in de APK wordt voor alle diesels zonder roetfilter een roetmeter gebruikt. Voor diesels met een roetfilter wordt dat een deeltjesteller. Erkenninghouders die nieuwe diesels willen keuren, zullen dus naast hun viergastester en roetmeter ook een deeltjesteller moeten aanschaffen. De keuze om een diesel met filter te keuren ligt echter helemaal bij de erkenninghouder zelf."

Extreem nauwkeurig

De uitstoot van fijnstof is de laatste jaren een steeds serieuzer wordend probleem en daar moeten we iets mee als maatschappij. Schäfer: "Hele goede diesels stoten geen fijnstof uit, maar als het roetfilter defect is dan is de uitstoot enorm. Het ministerie heeft dit probleem met TNO, RDW en NMI (Nederlands Meetinstituut) onderkent en samen zijn we aan de slag gegaan. Kijk, als een roetfilter gedemonteerd is en de software is uitgezet, dan is dat met de huidige APK-eisen niet op te merken. Maar ook niet door een visuele controle. Daarom stuurde het ministerie voor de APK aan op het gebruik van een deeltjesteller. Deze nauwkeurige meetinstrumenten worden al gebruikt in bijvoorbeeld de Zwitserse tunnelbouw." Van Eikenhorst, aanvullend: "Nederland heeft de eerste stap gezet om de deeltjesteller door te voeren, daar is België inmiddels ook bij aangehaakt. Europa en meerdere lidstaten zijn erg geïnteresseerd in de ontwikkelingen en volgen ons op de voet. Onze leden hebben de deeltjesmeters ontwikkeld en daar mag Nederland trots op zijn. Aanvankelijk werd gekeken of het ook mogelijk was met een

verbeterde roetmeter, maar dat bleek niet mogelijk te zijn. Momenteel zijn er drie merken met een typegoedkeuring en er zijn er drie die nog in het proces zitten. Uiteindelijk komen er circa elf aanbieders met negen verschillende systemen. Dat was een voorwaarde van de overheid, er moet immers marktwerking zijn: voldoende partijen om uit te kiezen."

Fanatieke keurmeesters

Arendsen, die zich nog oriënteert op de juiste aan te schaffen deeltjestellers: "Hoe gaan wij vanaf juli 2022 eigenlijk testen met een deeltjesteller?" "Dat gebeurt bij een stationair toerental, 15 seconden lang en met koude of warme motor, dat is om het even," zo stelt Schäfer. "De gedetecteerde nanodeeltjes worden aangegeven in deeltjes per kubieke centimeter (dat is een dobbelsteen) en de waarde moet onder het miljoen blijven. Komt het daarboven, dan is er echt wat aan de hand. Bij een miljoen deeltjes is er ongeveer 5% lek in het roetfilter. Voor jouw idee: in een gemiddelde showroom ligt de waarde van de omgevingslucht rond de 5.000, maar de uitstoot van deze Golf bedraagt slechts 80 tot 90. Als je puur naar de fijnstofuitstoot kijkt, maakt deze Euro VI-auto de lucht dus zelfs schoner." Van Eikenhorst: "Heel belangrijk om te weten voor jullie keurmeesters is dat het een vrij complex apparaat is, maar de werking ervan is heel simpel." Arendsen: "Als ik naar onze werkplaatsen kijk, dan zijn de fanatieke keurmeesters al ruimschoots op de hoogte, hun hoeft ik niets meer te vertellen. Zij hebben zich er al in verdiept en weten precies hoe een deeltjesteller werkt."

eCall boordsysteem verplicht of niet voor APK?

Personenauto's en lichte bedrijfsauto's zijn steeds vaker uitgerust met een eCall-boordsysteem, ook wel het noodoproepsysteem genoemd. Bij een ongeval wordt door eCall automatisch een bericht verstuurd en kunnen nooddiensten snel ter plaatse zijn om hulp te verlenen. Berijders zelf kunnen ook eCall inschakelen bij een noodsituatie.



In de APK-regelgeving zijn eisen beschreven voor het eCall-boordsysteem. Deze beperken zich alleen tot een controle van de waarschuwingsinrichting en niet op aanwezigheid. Een waarschuwingsinrichting is meestal een controlelampje dat in of bij de schakelaar zit, maar het kan ook een display zijn waar een foutmelding op verschijnt. Voor de controle start je de motor. Vervolgens kijk je of het eCall-controlelampje een storing aangeeft en of er een foutmelding van het systeem op een display verschijnt. Is er een storing, dan is het afhankelijk van de datum eerste toelating wat je keuringsbeslissing is. Is deze na 31-12-2017, dan keur je het voertuig hierop af. Is deze voor

01-01-2018, dan keur je het voertuig hierop goed met vermelding van het reparatieadviespunt RA8.

Ecall tijdens de APK-keuring?

In de praktijk kan het voorkomen dat een eCall-boordsysteem niet wordt ondersteund. Dit kun je bijvoorbeeld herkennen aan een controlelampje dat helemaal niet brandt, ook niet op contact of tijdens een eventuele proefrit. Voor de APK-keuring is dat geen reden voor afkeur, ongeacht de datum van eerste toelating. In de APK-regelgeving is niet beschreven dat een eCall-boordsysteem verplicht aanwezig moet zijn na een bepaald bouwjaar. De werkwijze is hetzelfde als bij andere veiligheidssystemen, zoals het ABS of het controlesysteem voor de bandenspanning. Ook daar controleer je alleen of er een storingsmelding is na het starten van de motor.

De RDW gaat je mening vragen

In APK-keurmeester van september 2020 stond al een artikel over het klanttevredenheidsonderzoek dat de RDW gaat starten. Helaas heeft dat wat vertraging opgelopen.

Maar tegen de tijd dat deze editie van APK-keurmeester bij je op de mat valt, hebben de eerste keurmeesters en technici al een uitnodigingsmail voor een enquête gehad. Zo'n 'klanttevredenheidsonderzoek' lijkt wellicht vreemd. Immers, als RDW moeten wij steekproeven doen; dit is onze wettelijke taak. En jij, als APK-keurmeester of Tacho/LPG-Technicus bent verplicht om aan die steekproef mee te werken. Dat is, onder andere, je wettelijke taak.

Maar ja, we zijn natuurlijk wel partners van elkaar in de voertuigketen. En daarom willen wij wel jouw mening weten. Je krijgt de uitnodiging voor de enquête naar aanleiding van een steekproef

die je recent hebt gehad.

Met de resultaten van dit onderzoek wil de RDW zijn dienstverlening verbeteren. Eén van de vragen in de enquête gaat, bijvoorbeeld, over het vakblad APK-keurmeester dat je nu aan het lezen bent.

Het onderzoek is door de RDW uitbesteed aan een extern bureau (KCMSurvey). De RDW heeft ervoor gezorgd dat er vertrouwelijk met je gegevens wordt omgegaan.

Om ervoor te zorgen dat je niet te veel van dit soort enquêtes krijgt, wordt er een langdurige pauze ingelast, nadat je een enquête hebt ingevuld.

Natuurlijk hopen wij dat je de moeite wilt nemen om deze enquête voor de RDW in te vullen. Alvast bedankt!



Nieuwe eisen voor apparatuur en locaties

Koplampen: betere controle vereist

Verblinding op de weg door een tegemoetkomende moderne auto is een veelgehoorde klacht. Oorzaak? Hogere lichtsterkte en onjuist afstelling van de dimlichten. Daarom zijn er nieuwe eisen voor zowel koplamptestapparaten als de locaties waar de meting wordt uitgevoerd.

Deze foto geeft goed weer dat de verlichting een behoorlijke sprong vooruit heeft gemaakt door de jaren heen. Gemiddeld zit de meting zoals we die nu uitvoeren op het niveau van de auto in het midden. Voor de moderne voertuigen is de huidige meting echt niet meer toepasbaar en afdoende.



Op elke plek een andere waarde

Door een consumentenprogramma is vastgesteld dat de huidige meting van de daling van dimlichten nauwelijks reproduceerbaar is. Door vloeren die niet altijd overal in de werkplaats vlak en horizontaal zijn, bestaat de kans dat je op verschillende plaatsen een andere waarde voor de daling vaststelt. Dit houdt weer in dat het heel goed mogelijk is dat je naar eer en geweten een auto goed- of afkeurt terwijl de dimlichten te hoog of te laag staan afgesteld. Daarnaast kunnen moderne en intelligente lichtinstallaties door een verkeerde meting onterecht afgekeurd of goedgekeurd worden.

Het is zelfs zo dat moderne lichtinstallaties ontregeld kunnen worden omdat ze op een ondeugdelijke wijze of ondeugdelijk locatie worden 'bijgesteld'. Hierdoor werken ze niet meer goed en is er grote kans dat ze juist gaan verblinden.

Nadere eisen stellen

Het samenspel van de verouderde wijze van controleren, de klachten over verblinding, het niet herhaalbaar zijn van de meting en de moderne lichtinstallaties noodzaakt de RDW om nadere eisen te stellen aan de koplamptestapparaten en de locaties waar de meting worden uitgevoerd. In de handleiding van de koplamptestapparaten wordt al jaren verwezen naar eisen aan de vloer voor een juiste meting. De nieuwe eisen aan de koplamp-testapparaten zijn afgelopen januari ingegaan. De eisen aan de locaties gaan per 1 januari 2022 in. Op dit moment is de RDW bezig met de metingen van de afstelplaats bij de erkenninghouders. We hebben inmiddels het overgrote deel van de erkenninghouders bezocht en gecontroleerd. De cijfers wijzen echter uit dat circa 24% van de erkenninghouders iets moet doen om de afstelplaats geschikt te maken. Heel vaak blijkt dat niet eens

de vloer te zijn, maar vaker de hefbrug die niet waterpas staat, of de plek waar het koplamptestapparaat wordt geplaatst is niet vlak. Deze twee problemen zijn in veel gevallen vrij simpel op te lossen.

Eisen aan apparatuur

Het blijkt nog steeds dat er ondeugdelijk koplamptestapparatuur in gebruik is. Dit ondanks het feit dat per afgelopen 1 januari veel apparaten zijn vervangen. Wij willen bij deze benadrukken dat een koplamptestapparaat een meetmiddel is en ook als zodanig in de Regeling Voertuigen wordt aangeduid. Er is geen verplichte periodieke keuring voor deze apparaten. In de Toezichtbeleidsbrief 2021 zijn echter wel eisen aan de deugdelijkheid van het apparaat gesteld. Als het testapparaat niet deugdelijk is, riskeer je als erkenninghouder dus een zogenaamde technische schorsing waardoor er tijdelijk niet meer gekeurd mag worden.

Wat te doen met de ‘inflatable belt’

Voertuigfabrikanten bouwen steeds meer veiligheidssystemen in een voertuig om de kans op letsel bij een ongeval tot een minimum te beperken. We zien dit onder meer terug in diverse airbags in het voertuig. Inmiddels zijn er ook voertuigfabrikanten die een airbag hebben geplaatst in de autogordel, een zogenaamde ‘Inflatable belt’. Die verdient extra uitleg.

De opbouw van deze autogordel is anders dan we gewend zijn van een conventionele autogordel. De autogordel, is gecombineerd/ samengebouwd met een airbag-voor-ziening. De feitelijke autogordel is niet

volledig zichtbaar. De airbag zit feitelijk rondom de veiligheidsriem gemonteerd. Ford noemt het ‘inflatable belt’ en Mercedes-Benz noemt het een ‘beltbag’. Mogelijk zijn er meerdere

voertuigfabrikanten waarbij we dit tegen kunnen komen. In hoeverre dit omhulsel (airbag) ook de functie van de feitelijke autogordel heeft, is niet vast te stellen.

APK controle

Het gedeelte van de airbag voldoet niet aan de definitie van een autogordel uit de regelgeving. De eisen van een autogordel zijn hierop dus niet van toepassing. Een gedeelte van de autogordel is niet



zichtbaar omdat dit deel wordt afgeschermd door de airbag. Je moet dus kijken wat er zichtbaar is van de oorspronkelijk autogordel. Dit gedeelte moet je beoordelen voor de APK en je past de eisen toe die beschreven staan in artikel 5.*.47. Het gedeelte dat niet

Beschadiging van het gedeelte van de airbag die om de autogordel is aangebracht.

zichtbaar is kunnen we niet zien en dus niet keuren en blijft dan buiten beschouwing. Hoe gaan we in de APK om met een beschadiging van een inflatable belt zoals afgebeeld? In deze situatie is er sprake van een beschadiging aan het gedeelte van de airbag. Dit maakt geen direct onderdeel uit van de oorspronkelijke autogordel en heeft geen invloed op de sterkte van de autogordel. Dit kunnen we zodoende toestaan.

Uitvoeren drukproef

In de APK-regelgeving 2021 zijn een paar aspecten gewijzigd. Eén daarvan is het uitvoeren van een drukproef bij een APK-keuring. De drukproef bestond uit twee aparte keuringseisen: • Een drukproef om remvloeistoflekage vast te stellen (700 N/10 sec)

• Een drukproef om de vervorming van een remslang vast te stellen (700 N/30 sec) We voeren de drukproef nu alleen nog uit voor controle op lekkage, de drukproef om vervormingen te controleren is vervallen. Een vervormde remslang is altijd een afkeur. Bij deze drukproef zaten we in het voertuig op hoogte om deze controle uit

te voeren en om de rem 30 seconden in te trappen. Hiervan zegt de Arbowetgeving dat dit niet mag.

Waar gaan we de drukproef op remvloeistoflekage uitvoeren?

Door de aanpassing vanaf 1 januari 2021 is niet meer verplicht dat het mogelijk moet

zijn om de drukproef boven de inspectieput of hefinrichting uit te voeren. U mag het voertuig ook naar de remtestbank of een andere plek in de werkplaats rijden om de drukproef uit te voeren. De controle op eventuele lekkage voer je daarna wel uit op de inspectieput of hefinrichting.

Pedaalkrachtsmeter

Sommige erkenninghouders hebben een vaste pedaalcrachtsmeter die met

een kabel verbonden is met de remmen-bank. Hierdoor kon deze niet worden gebruikt voor een drukproef op de hefbrug door te korte bedrading. Een extra pedaal-drukmeter voor het uitvoeren van een drukproef op de hefinrichting is dus niet meer nodig. Je mag nu de drukproef uitvoeren bij de remtestinrichting. Er moet altijd één gecertificeerde pedaal-crachtsmeter aanwezig zijn bij een erkenninghouder in de werkplaats.



Bij een brug op hoogte is het niet toegestaan in de auto te zitten of te klimmen.

Spelingsdetectoren verplicht bij APK 1 en 3 vanaf 20 mei 2023

Over de verplichting van het hebben van spelingsdetectoren, hebben we het al vaker gehad. De datum van 20 mei 2023 komt snel nabij en nog lang niet iedereen heeft over deze voorziening nagedacht. Let op: dit is geen apparatuur dat je snel even koopt of aanschaft. Hier moet je goed over nadenken en in sommige situaties moet je zelfs bouwkundige voorzieningen treffen om het te realiseren. Denk hierbij aan een spelingsdetector op een inspectieput. Kortom: wil je er zeker van te zijn dat je op 20 mei 2023 aan de eisen voldoet, dan is het tijd om dit op te pakken. Uitstel

zal er niet komen. Het is een eis vanuit de Europese richtlijn waaraan we moeten voldoen.

Hierbij nogmaals de eisen waaraan de spelingsdetector moet voldoen:

Een spelingsdetector moet zijn uitgerust met twee elektrisch bediende platen, die in tegenovergestelde richting kunnen bewegen, zowel in de lengte- als in de dwarsrichting, waarvan: 1. de beweging door de bediener vanuit de controlepositie kan worden beheerst, 2. de bewegingsruimte in de lengte- en in de dwarsrichting ten minste 95 mm is,



3. de bewegingssnelheid in de lengte- en in de dwarsrichting 5 tot 15 cm/s bedraagt.

Wijze van keuren:

Tijdens de keuring moet je de bevestiging en speling van diverse onderdelen van de wielophanging visueel beoordelen. Hierbij moet het voertuig zich boven een inspectieput of hefinrichting bevinden. De controle van de wielophanging met de spelingsdetector moet bij een APK 1 keuring dus uitgevoerd kunnen worden terwijl u onder het voertuig staat. Heb je al een spelingsdetector, kijk dan even of deze voldoet aan bovenstaande eisen en voorschriften. Neem anders contact op met je leverancier of de apparatuur voldoet aan de gestelde eisen.

Oude bekende: controle fuseekogels

De controle van een fuseekogel is een eis die al vanaf de eerste APK-keuring 35 jaar geleden in de regelgeving staat. De basiseisen zijn: • Fuseekogel deugdelijk bevestigd • Stoffhoezen deugdelijk bevestigd en moeten afdichten • Kogelhuis en kogel vertonen geen corrosie (bij ontbrekende of beschadigde fuseehoes) • Niet te veel speling Twee vragen komen vaak voorbij: is het een veerbelaste kogel én wat is de speling af fabriek?

Als APK-keurmeester heb je voorafgaand aan de keuring en tijdens de

steekproef informatie beschikbaar over de bewuste fuseekogel. Dat is te vinden in het werkplaatshandboek of bij de fabrikant. Wat ook kan is een nieuwe kogel van dezelfde uitvoering vergelijken met de fuseekogel onder het voertuig. Dit is geregeld in de ‘Aanvullende permanente eisen artikel 47’. Deze uitleg is overigens ook van toepassing op stuurkogels





'FLUITEND DOOR DE APK,' ALDUS FOTOGRAAF TJEERD DERKINK OVER ZIJN T3

'Het is net een Zwitsers zakmes'

Tjeerd Derkink is verslingerd aan zijn Volkswagen T3 Westfalia. De bronsbruine bus met gouden details is een *Jubiläums Joker*, een zeer speciale uitvoering uit 1985. Met een knipoog naar kleur én de film *Back to the future*, waarin 1985 een belangrijke rol speelt, heet de camper *Doc Brown*. Tjeerd, in het dagelijks leven fotograaf, zorgt dat het zijn troetelkind aan niets ontbreekt en dat merkt hij bij de APK. Maar waar komt die liefde voor de bus eigenlijk vandaan? "Ik heb specifiek gezocht naar een T3-camper met hefdak, dat is praktischer dan een versie met een hoog dak. Toen ik deze bijzondere uitvoering tegenkwam, was ik helemaal verkocht. Het is net een Zwitsers zakmes, je kunt er met een heel gezin heerlijk in verblijven en je hebt alles aan boord. De camper is weliswaar op leeftijd, maar komt nog heel goed mee met het dagelijkse verkeer. Ik gebruik 'm dan ook regelmatig om naar fotoklussen te gaan. Té korte ritten maak ik niet, dat is slecht voor de motor en de uitlaat, te lange ritten zijn net te vermoeiend voor een lang persoon als ik." Het geheim van de smid schuilt 'm

in het vinden van een goede monteur. "Mijn garagist weet echt alles van Volkswagen-boxermotoren. Hij heeft het vak van zijn vader geleerd: die kreeg op vrijdagmiddag een Kever en een motorblok om erin te zetten, zodat de auto zondags kon racen. De motor in mijn bus is zó mooi afgesteld: hij is heel soepel en superstil. En het mooie is: de garage zit nog bij me om de hoek ook!" Voor de APK is er een aantal specifieke aandachtspunten voor dit soort auto's. Want hoewel de 1,9-liter waterboxer gewoon op benzine rijdt, heeft Tjeerds camper wél een gasinstallatie aan boord. "Deze is voor het koken en de koelkast, de leidingen daarvan gaan onder de bodem van de auto door en tellen ook mee voor de APK-keuring. Dat zijn dingen die je even in de gaten moet houden. Maar ik houd 'm zelf ook goed bij, hoor. Eigenlijk gaat hij altijd fluitend door de APK, in tegenstelling tot onze dagelijkse auto: daar is altijd wel iets mee! Ik denk dat het vertroetelen van de bus zich echt terugbetaalt. Je moet gewoon lief zijn voor zo'n auto!"