



APK keurmeester

Dit is een uitgave van de RDW

Nummer 51 → december 2010

Het kan: 74 jaar en nog dagelijks keuren! →

Accu's tegenwoordig goed verstoep →

2

Wijzigingen in de APK per 1 april 2011 →

6

Nieuwe IBKI bandenkaartjes →

3

25 jaar APK 2 heeft veel gebracht →

4

Profiel-diepte banden zware voertuigen →

8

Profiel meter op nul stellen →

10

Op de foto: keurmeester Jan Verwijlen → 2 Beoordeling deelname aan de intredetoets APK → 2

Corrosie aan remleidingen → 10 Bepalen juiste minimale bandenspanning → 10 Hoe zit dat? → 11



Op de foto: Jan Verwijlen

Met zijn 74 jaar is Jan Verwijlen de oudste nog dagelijks actieve APK-keurmeester. Vijf dagen per week is de heer Verwijlen full-time en met veel plezier werkzaam bij erkend VAG Servicepartner Cardon en Verwijlen in Echt. Daar voert hij niet alleen keuringen uit, maar ook onderhouds- en revisiewerkzaamheden.

Accu's tegenwoordig goed verstoppt!

Bij de uitvoering van de APK zult u wel gemerkt hebben dat bij een aantal automerken de accu op een afwijkende plek in het voertuig is geplaatst. Zo stond de accu jaren terug veelal in de motorruimte. Tegenwoordig zijn ze terug te vinden op plaatsen zoals onder de achterbank, onder één van de voorzittingen of onder de bodemplaat van de kofferruimte. Dit kan in sommige gevallen wel wat zoekwerk opleveren. Toch zult u op basis van artikel 5*.12 van de keuringseisen moeten vaststellen dat de accu deugdelijk bevestigd is.



Beoordeling deelname aan de intredetoets APK of het examen APK

Om deel te mogen nemen aan de intredetoets APK en het eerste examen APK moet men vooraf aantonen voldoende theoretische kennis te hebben. Verder moet er voldoende relevante praktische ervaring opgebouwd zijn in het repareren en onderhouden van voertuigen waarvoor men uiteindelijk keurmeester wil worden.

De theoretische kennis toont men aan met de behaalde diploma's.

Werkwijze tot eind 2010:

Tot eind 2010 is het zo dat men afhankelijk van het behaalde diploma:

- de aanmelding direct bij IBKI kan indienen of
- dat men eerst bij de RDW een verklaring voor toelating tot het examen moet aanvragen en dan pas de aanmelding bij IBKI kan indienen.

Werkwijze per 1 januari 2011:

Om voor de branche en werknemers het aanvraagtraject eenvoudiger en korter te maken, laat de RDW vanaf 1 januari 2011 de beoordeling van alle aanvragen door IBKI uitvoeren.

Dit houdt in dat iedereen zijn aanvraag voor deelname aan het betreffende examen, samen met alle noodzakelijke documenten, direct naar IBKI kan sturen. De stap naar de RDW valt er dus tussenuit. Wel blijven bij de beoordeling door IBKI dezelfde beoordelingscriteria van toepassing die de RDW hanteerde.



RDW directeur Johan Hakkenberg ondertekent de afspraken met IBKI

Nieuwe IBKI bandenkaartjes

Het 'bandenkaartje' van de IBKI is een handig en daarom gewaardeerd hulpmiddel bij de APK. Bij deze uitgave van de APK-keurmeester is de nieuwe versie bijgesloten. Omdat de banden van personenauto's steeds breder worden, gaat het bandenkaartje nu tot een breedte van 265 mm. Daarnaast heeft de IBKI nu ook een bandenkaartje APK 1 gemaakt. Dit kaartje wordt aan de APK 1 keurmeesters per post toegestuurd.

Dit forsere kaartje, omdat het bredere banden betreft, is al aangepast aan de nieuwe wet- en regelgeving. Vanaf 1 april 2011 is een minimale profieldiepte van ten minste 1,6 mm ook van toepassing op banden van voertuigen boven de 3500 kg. De keuringseis artikel 5.*.27 geeft aan dat de profilering van de hoofdgroeven van de banden over de gehele omtrek van het loopvlak ten minste 1,6 mm moet bedragen. Let op dat u niet meet op de slijtage-indicatoren!

Voor elke bandenmaat kunt u zelf uitrekenen in welk deel van het loopvlak u moet meten.

Neem bijvoorbeeld een band met de maat 385/65 R 22,5. De loopvlakbreedte is hierbij $385 - 50 = 335$ mm. Nu moet u de hoofdgroeven meten in ongeveer 75% (3/4) van de loopvlakbreedte. Hier is dat $\frac{3}{4} \times 335 = 251$ mm. Dus ten opzichte van het midden van de band 126 mm links en 126 mm rechts.

IBKI heeft bij de diverse bandenmaten al uitgerekend in welk gebied (qua breedte) u de diepte van het profiel van de hoofdgroeven moet meten. Op het bandenkaartje is het midden van de band aangegeven (M) en links en rechts daarvan zijn streepjes gezet met daarbij de breedteaanduiding van banden. Tussen het linker- en rechterstreepje van de betreffende bandenmaat kan vervolgens de diepte van de hoofdgroeven gemeten worden. Door het bandenkaartje met de 'M' op het midden van de band te leggen, kan snel bepaald worden wat de linkergrens en rechtergrens van het 'meetgebied' is.

Opsnijden

Bij banden die nageprofileerd mogen worden, populair gezegd 'opsnijden', staat dit aangegeven met bijvoorbeeld de term 'regroovable'. Wel even opletten bij het meten want bij sommige van deze banden bevinden zich namelijk 'meetputjes' onderin de groef. Deze meetputjes geven aan tot hoe diep er mag worden nageprofileerd. De aanwezige profieldiepte moet natuurlijk niet in zo'n meetputje vastgesteld worden maar ernaast.

Het bandenkaartje gaat uit van de breedteaanduiding in mm. Er zijn echter nog banden voor zware voertuigen die als breedteaanduiding ook de maatvoering in inch gebruiken. Bijvoorbeeld 12 R 22,5 of 12.00 R 20. Hierbij geeft het getal voor de 'R' de breedte van de band aan in inch.

Het getal achter de 'R' geeft de velgdiameter aan. Een band met een breedteaanduiding in mm is bijvoorbeeld 385/65 R 22,5. In de bijgaande tabel is aangegeven welke breedtemaat in mm u bij de APK hanteert (op het bandenkaartje) bij een band met een breedteaanduiding in inch.

Meer over banden op pagina 8 en 9.

Hoe meten bij banden met inch maat

Inch	Hanteren mm. breedte bij APK
7	175
7,5	195
8,25	205
8,5	215
9	225
9,5	245
10	255
11	275
12	305
13	335
14	355

Loopvlak en hoofdgroeven

De begrippen 'loopvlak' en 'hoofdgroeven' zijn nauwkeurig omschreven.

Het loopvlak van de band is het deel van de band dat gemeten symmetrisch ten opzichte van het midden, 50 mm minder bedraagt dan de breedte in de maat-aanduiding van de band.

De hoofdgroeven zijn de brede groeven in het middelste gedeelte van het loopvlak van de band, welk gedeelte ongeveer 75% van de breedte van het loopvlak inneemt.

25 jaar APK 2 heeft veel gebracht

In 1985 was het dan zo ver. Na jarenlange debatten en vier jaar nadat de APK 1 voor zware voertuigen van start was gegaan, werd gefaseerd de keuring voor personenauto's eindelijk ingevoerd. Wat heeft die kwart eeuw keuren gebracht en misschien nog wel belangrijker, wat kunnen we ervan verwachten in de toekomst? Hens Peeters Weem: "De keurmeester is en blijft de spil in het systeem, dat is zeker."

Als manager APK is Peeters Weem verantwoordelijk voor de totale uitvoering van het APK-beleid en de operationele kant daarvan. Hoe ziet hij het resultaat van 25 jaar periodiek keuren? "Het is niet zo dat de APK het verkeer veiliger heeft gemaakt, de APK heeft er voor gezorgd dat voertuigen veiliger zijn geworden. En dat heeft natuurlijk zijn invloed op de totale verkeersveiligheid. Wanneer je nagaat dat er in Nederland in 1972 nog 3.200 doden in het verkeer vielen, terwijl dat er vorig jaar 720 waren dan kan je niet ontkennen dat het verkeer veiliger is geworden. Kan het beter? Natuurlijk kan dat. Inhoudelijk is de APK in al die jaren niet spectaculair veranderd. Met de komst van de Modernisering 2.0, die in 2012 ingevoerd zal gaan worden, maken we weer een inhaalslag waarmee de APK weer dichterbij komt te staan bij de ontwikkelingen binnen de auto-industrie."

Zekerheid

Is de huidige APK dan achterhaald als veiligheids- en milieukeuring? Peeters Weem: "Nee, dat ligt anders. De APK moet afgestemd worden op de razendsnelle ontwikkelingen binnen de autowereld. Vrijwel iedere moderne auto is tegenwoordig voorzien van, vaak elektronische, actieve en passieve voorzieningen waarvan de bestuurder gewoon aanneemt dat ze werken als het nodig is. Denk aan ABS, ESP, airbags en ga zomaar door. Maar wanneer een auto voor de keuring wordt aangeboden waarvan de airbag ontbreekt, omdat die bij een ongeval in werking is getreden of wanneer deze gestolen is, dan kan zo'n voertuig toch goedgekeurd worden. Bij de APK wordt immers alleen maar een reparatieadviespunt vermeld als het airbag-lampje brandt of als blijkt dat een airbag niet aanwezig is. Zijn de airbags defect of zelfs verwijderd, dan wordt de auto dus toch goedgekeurd. Iemand die deze auto gebruikt wordt door middel van het APK-keuringsrapport op de hoogte gebracht van een mogelijk mankement in de airbags. Een nieuwe problematiek die hierbij naar voren komt, is het verschil in uitrusting tussen verschillende uitvoeringen van hetzelfde type auto. De luxe versie kan vele airbags hebben, terwijl de basisuitvoering er misschien slechts twee heeft. Nu blijken er bij de keuring van de luxe versie één of meerdere airbags te ontbreken, maar er zijn er nog steeds twee die wel aanwezig zijn, net als bij het eenvoudige model. Is dit nu afkeur of niet? Snelheidsindicatoren op de banden zijn ook een typisch voorbeeld. In Duitsland, waar geen snelheidsbeperking op veel

autobahnen geldt, mogen uitsluitend banden met de juiste snelheidsindicatie gebruikt worden. Maar hier in Nederland kan en mag je nergens zo hard rijden. Moet je dan een V-band hebben die goed is voor een snelheid tot 240 kilometer per uur, of is een H-band die tot 210 kilometer mag gaan ook goed?

Modernisering

Bij de komende Modernisering 2.0 zullen er dan ook de nodige, vaak ingrijpende, veranderingen doorgevoerd gaan worden. "Dat is zeker het geval, maar ook de rol van de keurmeester zelf komt aan bod", stelt Peeters Weem. "Meer inbreng, meer probleemoplossend denken want er zal meer van het eigen beoordelingsvermogen gevraagd gaan worden. Zo zal de steekproef straks op zowel keuringsinstantie als keurmeester worden geselecteerd, nu is dat nog alleen op keuringsinstantie. Maar ook meer helderheid en inzichtelijkheid voor de keurmeester in de vorm van een persoonlijk portal. 'Mijn APK-keurmeester' zou dat bijvoorbeeld kunnen heten. De keurmeester zal daar letterlijk alle informatie vinden die op hem betrekking heeft. Het aantal keuringen, de goed- en afkeuringen, de opgegeven afkeerpunten, cusumstand en ga zo maar door, de keurmeester kan dan een eigen APK-cv raadplegen." Een andere belangrijke en veelgevraagde wijziging zal een overzicht van de afkeerpunten per merk en type voertuig zijn. "Dat hebben we de keurmeesters beloofd vorig jaar op de bijeenkomsten", beaamt Peeters Weem. "Juist omdat de keurmeesters zelf hebben gezorgd voor een grote toename van het aantal doorgegeven afkeur- en reparatiepunten, waarvoor wij ze zeer erkentelijk zijn, dat moet ook gezegd worden, kunnen we zo'n database ter beschikking gaan stellen. Hierin zullen de aandachtspunten voor specifieke modellen en uitvoeringen terug te vinden zijn. Niet omdat die voertuigen dan nog alleen maar op deze punten gecontroleerd hoeven te worden, maar om de keurmeester erop te wijzen waar hij in het bijzonder op moet letten, waardoor de kwaliteit van de APK-keuring verder toeneemt."

Maar de invoering van Modernisering 2.0 zal nog meer behoorlijk ingrijpende wijzigingen gaan brengen. Peeters Weem noemt er enkele: "Het APK-boek zal herschreven gaan worden zodat het toegankelijker wordt voor de keurmeester,

naast juridische teksten, meer technisch en praktijkgerichte toelichting. Er zal gebruik gemaakt gaan worden van het in de auto zelf al aanwezige EOBD systeem. Een maatregel die met name voor dieselmotoren van belang is. De controle op olie-lekkage zal verder opgenomen gaan worden, net als die op enkele actieve veiligheidssystemen. Die worden gecontroleerd op aanwezigheid en werking.”

Minder belastend

Het Nederlandse APK systeem, waarbij de branche de keuringen uitvoert en de RDW toeziet op de correcte uitvoering ervan, krijgt binnen Europa steeds meer waardering. Peeters Weem hierover: “Het blijkt bij ons in de praktijk ook gewoon goed te werken. Nu hebben we in Nederland het enorme voordeel dat de regels overal gelijk zijn. Dat lijkt heel logisch, maar Duitsland kent aparte staten, in Spanje heeft iedere provincie en zelfs gemeente afwijkende regels, Groot-Brittannië is opgesplitst in verschillende landen met eigen regelgevingen en ga zo maar door. Wij vinden het heel gewoon dat er geen enkel verschil is tussen een APK die in Maastricht of in Groningen uitgevoerd wordt. Net zoals wij het doodgewoon vinden dat je voor de APK niet apart naar een keuringsstation hoeft te gaan, maar dat die heel comfortabel tegelijkertijd met een grote beurt uitgevoerd kan worden. De Nederlandse automobilist bepaalt zelf waar hij een APK laat uitvoeren. En de APK wordt niet duurder, CBS heeft onderzocht dat zo'n beetje alle prijzen gestegen waren, maar dat door de marktwerking van APK-keurbedrijven de APK-kosten zelfs iets waren afgenomen. Minder belastend voor de burger, maar ook de belasting voor de keurmeester hebben we kunnen terugbrengen in de afgelopen jaren. Er hoeft veel minder bewaard te worden, printen op gewoon papier, het klinkt allemaal niet zo spectaculair maar het houdt in de praktijk een flinke werkvermindering in. Het resultaat is dan ook dat het aantal sancties op administratieve procedures afneemt, gewoon omdat de hoeveelheid administratieve procedures teruggedrongen is.”

En de keurmeester zelf? Peeters Weem: “Bij alle besluitvorming zijn de keurmeesters, in de vorm van het ATC APK platform, nauw betrokken, dat durf ik rustig en in alle oprechtheid te stellen. De RDW neemt de keurmeesters uiterst serieus en waar de RDW vroeger misschien wel eens dicteerde, heeft dat plaats gemaakt voor een nauwe samenwerking met de branche waarbij we samen doorspreken hoe we de zaken gaan aanpakken. Ik geloof daarbij in de keurmeester. Want het is uiteindelijk de keurmeester die de auto keurt!”



Hens Peeters Weem:

“Ik geloof
in de keur-
meester!”

6

Wijzigingen in de APK per 1 april 2011

In het vorige nummer van APK-keurmeester hebben we er al kort iets over geschreven: Er komen enkele wijzigingen in de APK-regelgeving aan. Doordat de benodigde aanpassing van de wet- en regelgeving niet op tijd klaar was, treden deze wijzigingen niet op 1 januari maar op 1 april 2011 in werking.

Keuringseisen

Vaststelling afmetingen, 5.1a.1, 2b (verlichting)

Bij vaststelling van de breedte van bedrijfsauto's en aanhangwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 750 kg wordt de complete verlichtingsuitrusting buiten beschouwing gelaten.

Wielafscherming, 5.3.48, < 3.500 kg

De eis dat de wielen en banden niet meer dan 30 mm buiten de afscherming mogen uitsteken, is toegevoegd aan de eisen over wielafscherming van bedrijfsauto's met een maximummassa van niet meer dan 3.500 kg.

Alcoholslot, Algemeen, 7 en REK artikel 24

U kunt een voertuig ter keuring aangeboden krijgen dat is voorzien van een alcoholslot. Het alcoholslot is een startblokkering die wordt opgeheven na een positieve blaastest. Om het voertuig tijdens de keuring te kunnen starten, dient u gebruik te maken van een blaastest of de 'overbruggingscode'. De overbruggingscode heeft echter de voorkeur van de RDW. De code wordt aangevraagd door de klant en wordt aan de APK-keurmeester bekend gemaakt. Maakt u gebruik van de overbruggingscode, dan dient u deze ook te beëindigen.

[In het APK-keurmeesterblad 50 van september 2010 is hier al eerder aandacht aan besteed.]

Stootbalk, 5.3/12.49, lid 1 vuilniswagen als uitzondering toegevoegd

De verplichting van een stootbalk aan de achterzijde geldt niet voor vuilniswagens met een laadmogelijkheid aan de achterzijde. Deze uitzondering is zowel van toepassing op bedrijfsauto's als op aanhangwagens.

Stootbalk, 5.3/12.49, lid 3 maataanduiding

Per 1 april 2011 is in de onderstaande tekst de afstandsmaat 3,00 m gewijzigd naar 2,00 m. Indien de bedrijfsauto of aanhangwagen in gebruik is genomen na 31 december 2004 mag de stootbalk niet meer dan 45 cm voor het achterste punt van het voertuig zijn gelegen. Hierbij worden voertuigdelen boven 2,00 m gemeten vanaf het wegdek buiten beschouwing gelaten.

Controleapparaat, 5.3.15, lid 6

Indien er bij een bedrijfsauto met een maximummassa van meer dan 3.500 kg geen installatieplaatje aanwezig is, ten behoeve van het controleapparaat, worden de eisen die gesteld zijn aan het controleapparaat niet getoetst tijdens de keuring.

Dimlichtafstelling, 5.*.55, lid 7 tekst verduidelijkt

De tekst in artikel 5.*.55, lid 7 is aangepast, 'eenvoudig' is vervangen door 'vanaf de bestuurderszitplaats'. Dit wil dus zeggen dat er bij de keuring gecontroleerd wordt of er vanaf de bestuurderszitplaats de inrichting waarmee de dimlichtafstelling aan de beladingstoestand van het voertuig is aan te passen goed werkt.

Luchtveerbalgen

Bij personenauto's is een eis toegevoegd met betrekking tot luchtvering. De koordlagen van de luchtveerbalgen mogen wel zichtbaar zijn, maar niet zijn beschadigd.

Ligplaats taxi, 5.2.79 toegevoegd

In de aanvullende eisen taxi's is een eis toegevoegd, artikel 5.2.79. Als er in het voertuig een ligplaats aanwezig is, moet deze zijn voorzien van een vastzitinrichting voor een draagbaar.

Bandenprofiel B/A, 5.3/12.27 eis bandenprofiel 1,6 mm

Ook bij bedrijfsauto's met een maximummassa van meer dan 3.500 kg en aanhangwagens met een maximummassa van meer dan 3.500 kg wordt nu de eis gesteld met betrekking tot de minimale profilering van de hoofdgroeven van 1,6 mm.

Achteruitrijlicht A, 5.12.51, lid 1

Helaas zat er een fout in het artikel 5.12.51, lid 1, onderdeel I, maar deze eis is nu aangepast. Een aanhangwagen moet zijn voorzien van één achteruitrijlicht indien het voertuig na 31 december 2012 in gebruik is genomen.

Geluid, artikel 5.*.11

De eisen met betrekking tot geluid zijn uitgebreid, maar aangezien deze eisen niet getoetst worden tijdens de keuring, gaan we hier niet verder op in en zijn de artikelen waarnaar verwezen wordt niet opgenomen in het APK-boek onder Aanvullende permanente eisen.

Aanvullende permanente eisen

Extrapolatiedruk, APE artikel 65

De te hanteren extrapolatiedruk voor de bepaling van de remvertraging is gewijzigd. Bij bedrijfsauto's is de extrapolatiedruk vastgesteld op 7,0 bar, tenzij uit documentatie van de voertuigfabrikant of uit de ALR/ABS-EBS sticker of plaat blijkt dat de extrapolatiedruk hoger ligt. Bij aanhangwagens is de extrapolatiedruk vastgesteld op 6,5 bar en bij éénleidingremsysteem 4,5 bar. Hiermee vervalt, bij de bepaling van de remvertraging, dat er teruggerekend moet worden indien op een bepaalde as de druk is begrensd.

Loadindex, artikel 50, lid 3b

Het is niet meer toegestaan om bij een aanhangwagen die bestemd is voor recreatieve doeleinden, in verband met de loadindex, de maximum aslast met 10% te verlagen.

Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK

Bandenprofielmeter, artikel 11

Doordat de minimale profilering nu voor alle te keuren voertuigen geldt, is de eis van het hebben van een doelmatige bandenprofiel dieptemeter opgenomen in artikel 11, lid i en verwijderd uit artikel 12.

Kilometerstand, artikel 30, lid 3d

Het is verplicht, indien het voertuig is voorzien van een kilometerteller, de afgelezen kilometerstand bij alle afmeldingen in te voeren. Dit betekent dat u de afgelezen kilometerstand in het afmeldscherm aangeeft bij een goed- en afkeurmelding.

8

Profieldiepte banden zware voertuigen

Achtergronden rond de invoering

Per 1 april 2011 geldt ook voor zware voertuigen een minimum profieldiepte voor de banden van 1,6 mm. Hoe is deze regeling tot stand gekomen en wat zijn de achtergronden daarvan geweest?

De Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van Rijkswaterstaat kreeg de opdracht een inventarisatie uit te voeren van vrachtwagenbanden, om na te gaan of het aantal gevallen van bandenpech met vrachtwagens teruggebracht kon worden door nadere eisen aan de banden te stellen. Tegelijkertijd moest onderzocht worden of voor de verkeersveiligheid een minimum profieldiepte van belang was.

Uit deze inventarisatie kwamen interessante gegevens naar voren. Bijvoorbeeld dat in 2006 gestrand vrachtauto's verantwoordelijk zijn voor 321 files. Het aandeel van bandfalen wordt geschat op circa 38%, wat weer betekent dat circa 122 files het gevolg zouden zijn van bandenpech. Als mogelijke oorzaken van bandfalen worden een onjuiste bandenspanning, overbelasting van banden en loopvlakvernieuwing genoemd. Profieldiepte wordt niet in verband gebracht met bandfalen, maar wel wordt gekeken naar de invloed van profieldiepte van banden op de verkeersveiligheid. In het rapport wordt geconcludeerd dat, de positieve en negatieve effecten voor de verkeersveiligheid tegen elkaar afwegend, het aan te bevelen is een minimum profieldiepte bij vrachtauto's en bussen voor te schrijven. Dit advies heeft betrekking op vrachtauto's en bussen. Verwacht wordt dat de meeste vrachtauto's, in elk geval de vrachtauto's en bussen die internationaal rijden, al aan de voorgestelde minimum-profieldiepte-eis van 1,6 mm voldoen, omdat de ons omringende landen deze eis al hanteren.

Oorzaken van 'bandfalen'

Onjuiste bandenspanning heeft onder andere een hoger risico op bandfalen tot gevolg. Niet bekend is in hoeverre in de praktijk onjuiste bandenspanning bij vrachtauto's en bussen voorkomt. Het stellen van nationale regels en de handhaving ervan is bijzonder lastig en er wordt dan ook meer verwacht van inspanningen van de branche zelf: een onjuiste bandenspanning werkt ook kostenverhogend voor de transporteur.

Een te hoge belasting van de band kan uiteindelijk ook tot bandfalen leiden. Loopvlakvernieuwing, mits goed toegepast, zorgt weer voor een toename van de levensduur van banden, zonder dat hierbij wordt ingeboet op de veiligheidsaspecten. Wel lijkt het gebruik van karkassen ouder dan 6,5 jaar tot een stijging van het uitvalspercentage te leiden.

In vervolg op dit rapport heeft DVS op verzoek van de minister een steekproef laten uitvoeren bij bedrijfsautobanden, om een beeld te krijgen van het aantal banden met onvoldoende profiel. In deze steekproef is gekeken naar vrachtauto's en bussen. In totaal werden 947 voertuigen gecontroleerd (vrachtauto's en bussen) waarbij bleek dat vrijwel alle banden (98,4%) van vrachtauto's en bussen ten minste 1,6 mm profiel hadden. Dit resultaat steekt nogal schril af tegen het beeld dat in de pers werd geschetst, dat vrachtwagens massaal met gladde banden zouden rijden.

Harmonisatie

Desondanks stonden ook de brancheorganisaties in het goederenvervoer positief tegenover het invoeren van een wettelijk voorschrift voor een minimum-profieldiepte van vrachtauto's en bussen van 1,6 mm. Omdat de meeste banden al aan de profieleis lijken te voldoen, is de verwachting dat de kosten voor het bedrijfsleven niet hoog zullen zijn maar dat ook de winst in termen van verkeersveiligheid beperkt zal zijn. De brancheorganisaties bepleiten de harmonisatie van regelgeving in de EU. Omdat de ons omringende lidstaten al een profieleis kennen, ondersteunen de brancheorganisaties ook de voorgestelde nationale profieleis. Vandaar dat de minister op grond hiervan heeft besloten om een minimum-profieldiepte-eis van 1,6 mm voor alle banden van zware voertuigen in de Regeling voertuigen op te nemen.





1

Corrosie aan remleidingen

Er is in de afgelopen periode een lichte stijging van het aantal afkeuringen waargenomen als het gaat om remleidingen met overmatige corrosie.

Navraag bij de steekproefcontroleurs leerde dat dit bij sommige jonge voertuigen vaker en eerder voorkomt dan verwacht. Gelukkig zien we in veel gevallen dat keurmeesters hier vanzelf rekening mee gaan houden en deze informatie met elkaar delen.

Natuurlijk is het niet altijd even simpel om de gehele remleiding minutieus te inspecteren. In de praktijk moet je er op bedacht zijn dat corrosie aan de remleiding extra vaak voorkomt op plaatsen waarmee deze aan de carrosserie is bevestigd. Ook bij de achterasconstructie komt corrosie aan de remleidingen bovengemiddeld voor.

Volgens artikel 5.*31, lid 1 van de keuringseisen mag een remleiding niet in ernstige mate door corrosie zijn aangetast. Twijfelt u over de toestand van een remleiding, dan geldt algemeen de regel dat de roest aan het oppervlak van de remleiding goed weggekrabt moet worden om te zien of er putcorrosie waarneembaar is.

Indien er twijfel bestaat over de deugdelijkheid van de remleiding (als onderdeel van het remsysteem) wordt als aanvullende controle de drukproef uitgevoerd. Kort samengevat houdt dit in dat je minimaal 10 seconden met 700 N op het rempedaal moet trappen. Als er een rembekrachtiger aanwezig is, wordt de drukproef uitgevoerd met een draaiende motor. De drukproef met de pedaalkrachtmeter is ook ten zeerste aan te raden voor die remleidingen die niet te beoordelen zijn, omdat ze ergens doorheen of achterlangs lopen.



Profielmeter op nul stellen

Het komt nog regelmatig voor dat de bandenprofiel dieptemeter op nul wordt gesteld door deze op de ruit van de auto of op de kolom van de hefinrichting te zetten. Maar op rubber drukt de punt van de meetstift van de bandenprofiel dieptemeter door de veer die erachter zit iets in het materiaal. Daardoor zal een meter, die op een ruit of een andere harde ondergrond op nul is gesteld, op een band zonder profiel toch nog enkele tienden van millimeters aangeven. De juiste manier is dus om de bandenprofiel dieptemeter op een glad deel in het loopvlak op nul te stellen.



Bepalen juiste minimale bandenspanning

Bij een APK-keuring moet de bandenspanning worden gecontroleerd. Deze eis is overigens niet van toepassing voor bedrijfsauto's en aanhangwagens met een maximum massa van meer dan 3.500 kg. De bandenspanning wordt zo bepaald:

1. Aan de hand van de in of op de auto aanwezige bandenspanningstabel. Wanneer er verschillende bandenmaten worden opgegeven, moet daarmee rekening worden gehouden.
2. Als de bandenspanning wordt opgegeven bij verschillende bandenmaten en de gemonteerde bandenmaat komt niet voor, dan wordt de bandenspanning aangehouden van de maat die het dichtst ligt bij de gemonteerde banden.
3. Als er geen bandenspanningstabel in de auto aanwezig is, dan wordt informatie van de voertuigfabrikant of bandenfabrikant gebruikt. Op het internet zijn overigens ook voldoende tabellen beschikbaar.
4. Als ook dit niet beschikbaar is, dan wordt de hoogste bandenspanning van de gemonteerde banden gebruikt als waarde voor de overige banden. De banden op één as moeten dezelfde bandenspanning hebben. Het verschil tussen links en rechts mag niet meer zijn dan 0,3 bar.

Hoe zit dat?

1

Regelmatig komen er bij de RDW vragen binnen over de APK. We hebben de meest interessante vragen voor deze rubriek uitgezocht. Het APK-boek waarin de complete regelgeving terug is te vinden, is daarbij natuurlijk het uitgangspunt. Hebt u een algemene vraag waarvan u denkt dat die ook voor uw collega's van belang is? Stuur die dan naar de redactie bij de RDW.

Vraag maataanduiding

Ik kom op één as banden tegen met de volgende maataanduiding: 145R13 en 145/80R13. Ik heb wel eens gehoord dat dit dezelfde maat is, klopt dat?

Antwoord

Dat klopt inderdaad. Bij banden waarop het niet is vermeld, is de hoogte/breedte verhouding altijd 80%. De fabrikant is in dat geval niet verplicht deze hoogte/breedte verhouding (/80) op de band te zetten. Komt u banden op een as tegen waarbij dat (/80) op één band wel is vermeld, maar op de andere niet en de overige maataanduiding is hetzelfde, dan mag u dat goedkeuren bij een APK.



Vraag personenautoband

1

In de Aanvullende permanente eisen staat in artikel 50 dat bij aanhangwagens met dubbel gemonteerde personenautobanden de in het kentekenregister vermelde maximum aslast verlaagd mag worden. Maar hoe herken ik dat er sprake is van een personenautoband?

Antwoord

Een personenautoband is te herkennen aan de eerste twee cijfers in het volgnummer van de EG goedkeuring die op de band vermeld staat. De eerste twee cijfers dienen dan '02' te zijn. Bijvoorbeeld: e4 - 02



Vraag afwijkend VIN

Ik weet dat ik voor elke APK het voertuig-identificatienummer moet controleren. Maar waar in het boek kan ik nou eigenlijk precies vinden wat ik moet doen als dit VIN afwijkt?

Antwoord

U heeft inderdaad gelijk dat u het VIN moet controleren voor aanvang van de keuring. Dit staat omschreven in artikel 27 Regeling erkenning keuringsbevoegdheid APK (lid 4), die u kunt vinden achter tabblad 5. Er mag geen keuring verricht worden als het VIN van het voertuig niet in overeenstemming is met het kentekenregister. In dit geval moet de aanvrager van het keuringsrapport worden doorverwezen naar de RDW.

1 Hoe zit dat?

2

Vraag reparatie lenzen koplampen

In de keuringseisen wordt gesteld dat de glazen van lichtarmaturen niet bespoten mogen zijn. Nu komt het tegenwoordig steeds vaker voor, dat het glas van koplampen wordt vervangen door kunststof. Er zijn reparatiemethoden op de markt waarbij deze kunststof lenzen wanneer ze beschadigd zijn, worden gerepareerd door deze van een nieuwe heldere laklaag te voorzien. Mag dat voor de APK?



Voor de reparatie



Na de reparatie

Antwoord

Inderdaad is door diverse fabrikanten het glas van koplampen vervangen door kunststof. Door steenslag, krassen of verwerking kan het kunststof dof worden, met een niet correct lichtbeeld als gevolg. Het polycarbonaat van deze lenzen is in de fabriek al voorzien van een blanke laklaag. Bij de juiste reparatiemethode wordt de oude laklaag verwijderd en vervolgens wordt de lens weer voorzien van een nieuwe blanke laklaag, met als resultaat dat de lens weer zijn oorspronkelijke uitstraling krijgt. De lichtopbrengst, het lichtbeeld of de functie van de lamp worden dus niet nadelig beïnvloed door de reparatie. Een dergelijke op de juiste manier uitgevoerde reparatie is geen reden voor afkeur bij een APK-keuring.



Met vragen over de inhoud van deze APK-keurmeester kunt u zich wenden tot de Klantenservice van de RDW, **telefoon 0900 97 39** (op werkdagen van 8.00 - 17.00 uur)

Vragen over het afmeldsysteem stelt u aan uw communicatieprovider. Vragen over uw RDW-pincode aan de RDW Servicedesk ICT, **telefoon 0598 69 33 69**

Aan het IBKI kunt u vragen stellen over examens, bevoegdheidspassen en adressering, **telefoon 030 608 77 66**

Colofon



Redactieadres
RDW, Afdeling Communicatie
 Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer
www.rdw.nl

Fotografie **RDW, Rein van der Zee, Annet Delfgaauw**,
 Design **ping-pong Design**

Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Voor de precieze keuringseisen verwijzen wij u naar de Regelgeving APK.

APK-keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:



EXAMINERING EN
 CERTIFICERING VOOR DE
 MOBILITEITSBRANCHE