



Boudewijn Hamel neemt afscheid 8

Dubbele afrijdbeveiliging hefbruggen verplicht → 3 EOBD gebruik in de praktijk → 4

Controle waarschuwingslampjes → 10 RV Scherm wordt aangevuld met extra informatie → 11



Op de foto: Ronald Zuidendorp

"Diesels kennen wij niet"

Het klinkt als een tot werkelijkheid geworden jongensdroom voor iedereen die ook maar iets met sleutelen heeft: werkplaatschef zijn bij het gerenommeerde Munsterhuis Sportscars in Hengelo (O). Iedere dag mogen werken aan het aller, allermooiste op autogebied. Ronald Zuidendorp (35) lacht: "Klopt. Dagelijks werken we hier aan Ferrari's, Maserati's en andere sportauto's. En als official dealer kennen we deze bijzondere auto's ook echt helemaal van binnen en buiten. Heel regelmatig gaan we op cursus, met name om de geavanceerde elektronica te beheersen."

Maar ook de nobele Ferrari's en Maserati's moeten APK gekeurd worden wanneer de tijd daarvoor gekomen is. Ronald: "Ik keur zelf, schat ik, zo'n dertig auto's per jaar. Nee, daar zit eigenlijk nooit afkeur bij omdat de eigenaren deze auto's echt 100% goed willen hebben. Wanneer er ook maar enigszins getwijfeld wordt, moet het betreffende onderdeel vervangen worden, alles moet gewoon perfect zijn." Is het niet moeilijk sleutelen aan dergelijke complexe motoren en onderstellen? "Ik zie het meer als een mooie uitdaging", legt Ronald uit. Ik werk hier nu zes jaar, waaronder ook een jaar bij de challenge. Mee naar het circuit, waar de eisen weer heel anders zijn dan bij de APK. Tot de mooie kanten van dit werk hoort ook het feit dat ik regelmatig zelf in de auto's rijd en dan het liefst in een Ferrari 458, mijn favoriete model. Naast de APK voeren wij ook de *Ferrari Classiche* keuringen uit. Hierbij worden onder meer alle onderdelen van klassieke Ferrari's gefotografeerd en gecertificeerd door de fabriek zelf." Natuurlijk volgt Ronald ook de bijscholingscursussen voor de APK-keurmeesters. Wat soms wel even wennen is: "Dat klinkt gek, maar daar komen onderwerpen aan te pas waar ik echt nooit mee te maken heb. Dat is dan weer even studeren, want bijvoorbeeld van diesels en trek-haken hebben we hier nog nooit gehoord."

APK-afkeur: en nu?

Ben ik eigenlijk verplicht om een voertuig als afgekeurd te melden? Vervalt direct de lopende APK-geldigheidstermijn van het voertuig? Wordt het volledige voertuig nogmaals gecontroleerd tijdens een steekproef? En mag er nog op de openbare weg mee gereden worden? Allemaal vragen waar misschien niet iedereen direct het juiste antwoord op kan geven. Vandaar dat we hier aanvullende uitleg rond een APK-afkeurmelding geven.

Om maar gelijk heel formeel te beginnen: in artikel 29 van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK staat beschreven dat "het resultaat van elke keuring door de keurmeester schriftelijk wordt vastgelegd op het keuringsrapport". Wanneer u dus een voertuig keurt en daarbij één of meerdere gebreken constateert, dan moet u dit melden. De verplichting van het melden wordt genoemd in artikel 30, lid 3, van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK.

Steekproef

Tijdens een eventuele steekproef op een APK-afkeurmelding, beperkt de technische controle zich tot controleren van de opgegeven afkeerpunten. Het administratieve gedeelte van de steekproef op een afkeurmelding en een goedkeurmelding is gelijk aan elkaar.

Wel of geen nieuwe vervaldatum?

Wanneer u het voertuig als afgekeurd afmeldt, zult u zien dat het vak "Geldigheidsduur keuringsbewijs" op het keuringsrapport niet ingevuld wordt. De bestaande goedkeur (vervaldatum) wordt dus niet overschreven door de afkeurmelding. Wel is het zo dat een voertuig bij gebruik op de openbare weg altijd moet voldoen aan de permanente eisen. De APK-eisen omvatten vrijwel alle eisen die zijn genoemd in de permanente eisen uit de Regeling voertuigen. Een afgekeurd voertuig voldoet dus niet meer aan de permanente eisen.

Dubbele afrijdbeveiliging hefbruggen verplicht

In de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK staat dat een hefbrug die voor de APK gebruikt wordt, deugdelijk moet zijn en in goede staat van onderhoud moet verkeren. In de Toezichtsbeleidsbrief staat dat dit moet blijken uit een jaarlijkse keuring. Eén van de eisen daarbij is dat er zowel aan de voor- als achterzijde op minimaal één rijbaan afrijdbeveiliging aanwezig moet zijn. Eind dit jaar wordt dat gewijzigd: Iedere rijbaan dient dan aan zowel voor- als achterzijde voorzien te zijn van een afrijdbeveiliging.

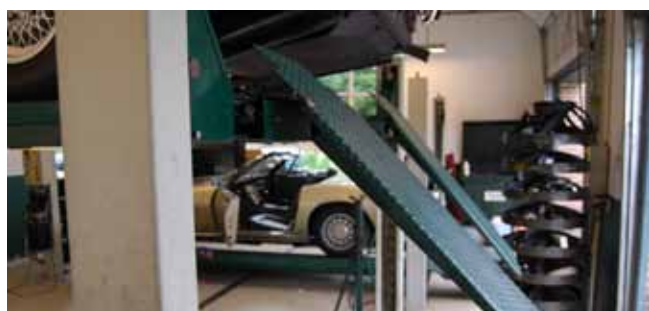
Deze wijziging is het gevolg van een nieuwe branchenorm. De Inspectie SZW (Sociale Zaken en Werkgelegenheid, de vroegere Arbeidsinspectie), RAI Vereniging, FOCWA, VACO, BOVAG en werknemersorganisaties zijn deze nieuwe branchenorm over hefinrichtingen overeengekomen. De branchenorm (www.arbomobiel.nl) is opgenomen in de Arbo catalogus 'motorvoertuigenbedrijf' en is dus bepalend voor alle hefbruggen die door u als erkenninghouder gebruikt worden.

In deze branchenorm zijn de eisen opgenomen waaraan een hefbrug moet voldoen: elke rijbaan moet aan de voor- en achterzijde voorzien zijn van een afrijdbeveiliging.

Omdat de RDW zich conformeert aan de branchenorm, worden de regels over de afrijdbeveiliging aangepast. In de eerstvolgende versie van de toezichtsbeleidsbrief, die eind dit jaar uitkomt, komt de bestaande eis over de enkele afrijdbeveiliging dan ook te vervallen. De RDW zal de eis van de dubbele afrijdbeveiliging op iedere rijbaan hanteren.



Afrijdbeveiliging voorzijde



Afrijdbeveiliging achterzijde

Wie controleert de arbo-regels?

Het is niet de RDW maar de Inspectie SZW (vroeger de 'Arbeidsinspectie') die controleert of garagebedrijven de belangrijkste arborisico's op een goede manier onder controle hebben. De inspecteur van de Inspectie SZW gaat tijdens een inspectiebezoek na of onder meer de hefbruggen (en het gebruik ervan) voldoen aan de wettelijke bepalingen. Daarbij controleert hij of de hefbruggen voldoen aan de veiligheidseisen en wordt de algemene staat van onderhoud geïnspecteerd. Verder kunnen veiligheidsinrichtingen en -voorzieningen functioneel getest worden. Afhankelijk van wat de inspecteur aantreft, kan hij ook documenten controleren, zoals een gebruiksaanwijzing, een EG-Verklaring van Overeenstemming voor een CE-gemarkeerde machine, een onderhouds- of controleboek, schriftelijke instructies en procedures en ook de RI&E met bijbehorend plan van aanpak. In de meeste gevallen kan aan de wettelijke bepalingen worden voldaan als het bedrijf de oplossingen uit de arbocatalogus toepast.

Overtredingen

Een inspecteur kijkt bij een overtreding naar het gevaar en naar de algehele situatie in een bedrijf. Wanneer er direct gevaar bestaat voor de medewerkers, legt de inspecteur het werk (gedeeltelijk) stil totdat de overtreding is opgeheven. In bepaalde gevallen kan de inspecteur ook een boete geven. Gaat het om een overtreding zonder direct gevaar, dan geeft de inspecteur een waarschuwing of stelt hij een eis. De werkgever krijgt een waarschuwing als direct duidelijk is wat de werkgever moet doen om een overtreding op te heffen, bijvoorbeeld omdat de maatregel al in de arbocatalogus is opgenomen. De werkgever krijgt een eis als dat niet direct duidelijk is of als er niets over in de arbocatalogus staat. De Inspectie SZW geeft in de eis aan wat de werkgever moet doen om aan de wettelijke verplichting te voldoen. Bij een waarschuwing of een eis krijgt de werkgever een bepaalde termijn om de overtreding weg te nemen. Deze termijn is afhankelijk van de aard van de overtreding. De Inspectie SZW komt meestal controleren of de aanwijzingen zijn opgevolgd. Zijn de aanwijzingen niet binnen de gestelde termijn opgevolgd, dan krijgt de werkgever alsnog een boete.

Let op:

Omdat hefbruggen nu al op basis van de branchenorm beoordeeld moeten worden (dus ook op afrijdbeveiliging) moeten hefbruggen nu al voorzien zijn van de correcte dubbele afrijdbeveiliging.

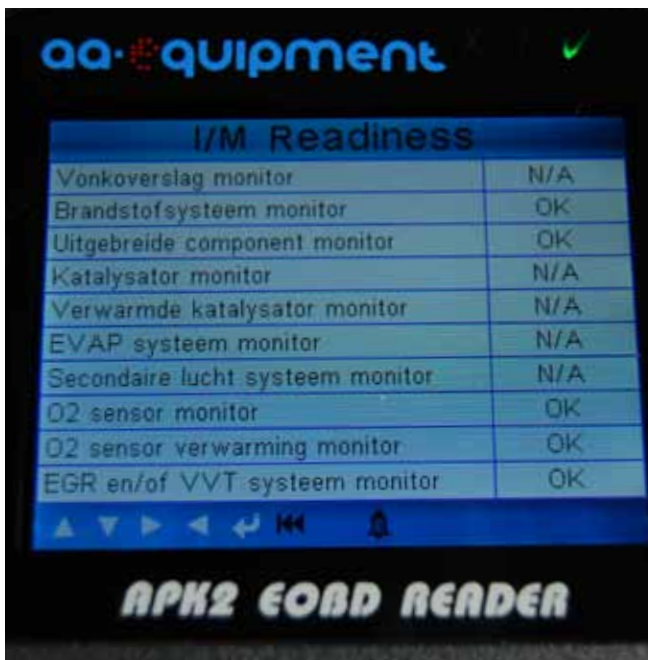
4

EOBD-gebruik in de praktijk: hoe gaat de branche ermee om?

Vanaf 1 april van dit jaar moet bij de APK van lichte voertuigen met een toelatingsdatum van na 31 december 2005, verplicht gebruik worden gemaakt van een EOBD-scantool. Dit is voor voertuigen met als brandstof benzine of diesel en voor voertuigen met een hybrideaandrijving. Achterliggende gedachten hierbij zijn milieu- en tijdbesparende overwegingen. Omdat het uitlezen van de emissiegegevens via het motormanagementsysteem bij garagebedrijven al gebruikelijk is bij onderhoudsbeurten, kan dit tijd schelen bij de uitvoering van de APK. Bovendien heft het uitlezen van EOBD ook de rechts-ongelijkheid tussen hybride en conventionele voertuigen op. Maar hoe verloopt de toepassing van EOBD tijdens de APK in de praktijk op de werkvloer? Wij vroegen drie steekproefcontroleurs naar hun ervaringen.

Steekproefcontroleurs zeer positief

De ervaringen van de 3 steekproefcontroleurs met de invoering van de EOBD-controle in de APK-keuring is over het algemeen zeer positief. Wel merken zij alle drie op dat het belangrijk is dat de complete EOBD-test afgerond wordt.



“Positieve ervaringen”

Steekproefcontroleur Ramon ervaart dat het merendeel van de keurmeesters het prettig werken vindt met EOBD. “Ik ben nog geen afkeur in verband met EOBD, tijdens de steekproef tegengekomen. Als steekproefcontroleur loop je wel tegen het gegeven aan dat je met veel verschillende testers moet kunnen werken en omgaan. Voor de keurmeester is dat natuurlijk niet het geval en ik merk wel dat de leveranciers van de EOBD-scantools over het algemeen hun werk goed hebben gedaan. Het uitlezen van de P-codes gaat goed, ik heb nog geen discussies gehad over de interpretaties van de waarden. Waar je wel tegenaan loopt is dat de keurmeesters moeten wennen aan het feit dat het bouwjaar van het voertuig belangrijk is. De aanwezigheid van een EOBD-stekker betekent niet dat daarmee meteen ook de viergas- of roetmeting komt te vervallen. Over stekkers gesproken, ik heb zelf een jaar meegelopen in een pilot-project rond de EOBD-controle, dus ik weet nu ondertussen wel waar ik ze vinden kan. Maar zeker bij universeelgarages moeten ze soms lang zoeken voordat ze die gevonden hebben. Zij hebben immers een zeer ruim aanbod van verschillende merken. En dan is je tijdwinst wel weer meteen verdwenen. Maar door de bank genomen waarderen de keurmeesters absoluut dat de keuring dankzij EOBD sneller afgehandeld kan worden.”

“Soepele invoering”

“Het is me nu al een paar keer overkomen dat ik zo'n EOBD-scanner in mijn handen gedrukt krijg met de opmerking 'jij weet hoe die werkt, laat dat ons nou eens zien'. Ton kan er om lachen. "Soms sta ik meer instructie te geven en dankzij mijn ervaring die ik in de pilot heb opgedaan, wordt dat ook zeer gewaardeerd. Want zelfs bij ervaren eerste monteurs merk je dat ze de complete EOBD-test vergeten af te maken tot en met de readiness test en het MIL. Dat kan betekenen dat bij een steekproef dan wel degelijk een roetmeting of viergasmeting moet worden uitgevoerd. Wat ik ook al diverse malen heb meegemaakt is dat gewoontegetrouw een roetmeting of viergas test werd uitgevoerd, terwijl een snelle EOBD-check gezien het bouwjaar voldoende was geweest. Dan zit de slang al in de uitlaat en dan is er van tijdwinst natuurlijk geen sprake meer. In de praktijk merk je trouwens dat die tijdwinst voor een benzineauto marginaal is, maar voor een dieselauto juist duidelijk aanwezig is. Soms moet er lang gezocht worden naar de EOBD-stekker en de menustructuur in een zeer uitgebreide tester kan wat tijd kosten. Maar mijn eerste indruk is toch vooral dat de invoering van de EOBD-procedure soepel en daarmee positief verloopt.”

“Test wel afronden!”

“Ik ben er blij mee, voor mij had dit vijf jaar eerder mogen komen”, weet Carlo. “De keurmeesters moeten nog wel meer routine krijgen. Zo vergeten ze nog wel eens om de test helemaal af te ronden tot en met de readiness-test. Ook hebben ze nog wel eens de neiging om de controle van het MIL te vergeten, wanneer er geen P-codes zijn. Maar je merkt vooral dat de tijdwinst een pluspunt is. Maar ook het achterwege blijven van de roetmeting met het bijkomende lawaai en uitlaatgassen wordt zeer gewaardeerd. Landelijk gezien moeten we hier ook een bescheiden vermindering van de CO₂ uitstoot mee realiseren. Waar wel weer veel tijd in gaat zitten zijn de ellenlange menu's van de testers die merkdealers soms gebruiken. Wat ik ook regelmatig zie is dat ze de EOBD-procedure en tabel met afkeurcode's uitgeprint op de brug hebben hangen als geheugensteuntje. Wat mij het meeste gevraagd wordt? Wanneer we de EOBD-procedure ook voor APK1 mogen gebruiken. Met de Euro5 en 6 normen en de AdBlue technologie zou dat echt de keuring een stuk vereenvoudigen.”

In uw eigen belang: Gebruik altijd OPZETROETFILTER

Wanneer een dieselauto in en rond de werkplaats verreden moet worden, schrijft de ARBO-wet voor dat een opzetroetfilter gebruikt wordt bij dieselvoertuigen die niet van een gesloten roetfilter voorzien zijn. Een extra handeling. Daarom wordt dit nogal eens 'vergeten'. En dat is niet slim.

DME (Diesel Motor Emissie) of dieselrook is een sluipmoordenaar. De kleine roetdeeltjes zijn kankerverwekkend. Wie ze inademt heeft niet meteen in de gaten dat ze zo schadelijk zijn. Uit de eerste signalen van de Arbeidsinspectie blijkt dat veel bedrijven wel over losse opzet roetfilters beschikken, maar dat deze niet gebruikt worden. In het belang van de eigen gezondheid is het beter, en verplicht, om dit toch te doen. En laten we wel zijn, zo veel werk is het nu ook weer niet.

Het is belangrijk om DME bij de bron aan te pakken. Enkele tips:

- Gebruik bij voertuigen zonder gesloten roetfilter altijd een opzetfilter bij het naar binnen en buiten rijden van de werkplaats
- Laat de motor zo min mogelijk draaien in de werkplaats. Het 'even' starten levert veel DME op
- Gebruik altijd een afzuigslang op de uitlaat
- Zorg er daarbij voor dat de afzuiginstallatie en de slangen goed functioneren
- Reinig nat, gebruik hiervoor geen perslucht.: dat voorkomt dat roetdeeltjes opnieuw door de werkplaats verspreid worden.



Vastzetinrichting en losbreekreminrichting bij aanhangwagens

Bij een APK₁ keuring van een aanhangwagen zijn er met regelmaat vragen over de werking van de losbreekreminrichting en de vastzetinrichting. Hoe moeten deze correct beoordeeld worden? En in welke technische staat moeten de onderdelen daarvan verkeren?

De artikelen van de keuringseisen 5.12.39 en 5.12.40 zijn hier leidend. Er kan echter verwarring ontstaan bij de keuring van aanhangwagens die zijn uitgerust met veerremcilinders.

Losbreekreminrichting (5.12.40)

Bij het controleren van de losbreekinrichting zijn er, afhankelijk van het toegepaste remsysteem, twee mogelijkheden:

1. De bedrijfsrem wordt belucht en er komt druk te staan in ruimte A (zie figuur 1) waardoor de rem in werking wordt gesteld
2. De ruimte B (zie figuur 2) wordt ontlucht. De veer f kan zich ontspannen, waardoor de rem in werking wordt gesteld

Welk systeem wordt gebruikt, is eenvoudig te controleren door na het losnemen van de voorraadleiding van de aanhangwagen, het drukmeetpunt van de bedrijfsrem op de veerremcilinder in te drukken (zie figuur 3).

Als hier druk op staat, wordt de bedrijfsrem gebruikt als losbreekreminrichting. Als de bedrijfsrem wordt gebruikt als losbreekreminrichting moeten, net als bij het gebruik van de gewone bedrijfsrem, alle remcilinders op alle wielen werken.

Als hier geen druk op staat, wordt de veerrem gebruikt als losbreekreminrichting. In deze laatste situatie, waarbij de veerrem dus wordt gebruikt als losbreekreminrichting moeten alle aanwezige veerremcilinders goed werken.

Vastzetinrichting (5.12.39)

De vastzetinrichting bestaat altijd uit een geheel mechanische inrichting waarmee de wielen worden vastgezet. Dat kan een handmatige vastzetinrichting zijn met spindel en kabels. Bij een aanhangwagen die met een dergelijke vastzetinrichting (spindel) is uitgerust, moet deze goed werken. De spindel, kabels en eventuele katrollen moeten in goede staat zijn en moeten goed zijn bevestigd (zie figuur 4).

In plaats van een spindel met kabels kunnen ook veerremcilinders als vastzetinrichting worden gebruikt. Wanneer de veerremcilinders hiervoor worden gebruikt, moet voor het ontluchten van kamer B (zie figuur 2) een parkeerremknop (zie figuur 5) aanwezig zijn, die goed moet werken. Deze knop hoeft niet aanwezig te zijn wanneer de veerremcilinders in werking komen bij het loskoppelen van de voorraadleiding.

Als de veerremcilinders alleen voor de vastzetinrichting worden gebruikt en niet voor de losbreekinrichting, dan moeten tenminste de veerremcilinders werken op de wielen van één as die geen hefas mag zijn. Wanneer op de andere assen de veerremcilinders niet goed werken, dan wordt dit niet gezien als een gebrek. Een eventuele veerbreuk is niet visueel vast te stellen en daarmee wordt aan de (minimale) eis voldaan.

Bedrijfsauto met veerremmen (5.3.39)

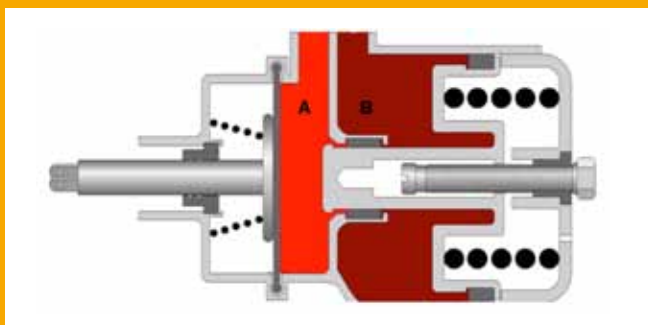
Dit laatste is overigens ook het geval bij bedrijfsauto's die zijn voorzien van veerremcilinders. De veerremcilinders (parkeerrem) moeten op tenminste de wielen van één as werken, die ook hier geen hefas mag zijn. Daarnaast moet natuurlijk ook de minimale vertraging voor de parkeerrem worden gehaald met de werkende veerremcilinders.

Artikel 5.12.39 vastzetinrichting

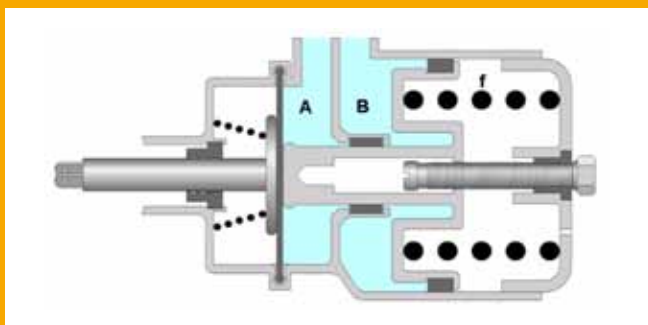
1. Aanhangwagens moeten zijn voorzien van een goedwerkende vastzetinrichting die ten minste op de wielen van één as werkt en welke door een geheel mechanische overbrenging met de hand in werking kan worden gesteld, ook wanneer het voertuig niet aan een motorvoertuig is verbonden.
2. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing indien:
 - a. de aanhangwagen is voorzien van een veerrem die automatisch in werking treedt bij het ontkoppelen of drukloos maken van het remsysteem;
 - b. de aanhangwagen in gebruik genomen voor 1 januari 1998, is voorzien van een hydraulisch dan wel een elektrisch bekrachtigd remsysteem en is uitgerust met wielkeggen.

Artikel 5.12.40 werking reminrichting aanhangwagen, losbreekinrichting

1. Bij het verbreken van de verbinding tussen de aanhangwagen en het trekkende voertuig moet de reminrichting van de aanhangwagen automatisch in werking treden.
2. Bij het koppelen van de reminrichting van de aanhangwagen aan die van het trekkende voertuig moet de reminrichting van de aanhangwagen automatisch in de bedrijfstoestand komen.
3. De in het eerste en tweede lid gestelde eisen gelden niet voor middenaanhangwagens met een toegestane maximummassa van ten hoogste 1.500 kg.
4. Indien de aanhangwagen is voorzien van een losbreekreminrichting, moet deze goed functioneren.



Figuur 1.



Figuur 2.



Figuur 3.



Figuur 4.



Figuur 5.



Boudewijn Hamel

redactielid van het eerste uur neemt afscheid

Vanaf het eerste nummer van de APK Keurmeester heeft Boudewijn Hamel deel uit gemaakt van de vaste redactie. Een zeer gewaardeerd redactielid ook, want Boudewijn kent de APK-regelgeving, zoals hij zelf stelt "zo'n beetje tot in mijn DNA!"

"Nou ja, dat is misschien wat overdreven. Laten we zeggen dat ik de APK tot in mijn haarvaten ken, maar dan zit je er niet ver naast" lacht Boudewijn Hamel. Als hoofd techniek en duurzaamheid van de BOVAG heeft hij binnen de APK-wereld dan ook een ijzersterke reputatie opgebouwd als een man die echt weet waar hij over praat. En dat komt niet in de laatste plaats door zijn welhaast legendarische dossierkennis. Maar half september neemt hij afscheid, ook als redactielid.

"Ik houd er van om de zaken netjes te regelen. Op 13 september word ik 65, dus ga ik op 13 september met pensioen. Ik kon al eerder weg, maar ik heb nog zo'n plezier in dit werk dat ik echt moeiteloos mijn jaren vol heb gemaakt!" Als hoofd techniek is het een voordeel wanneer je weet hoe het in een werkplaats gaat. Hamel leerde het op de harde manier in de praktijk van de werkplaats. "Als achttienjarige IVA-student kwam ik in Engeland uit, om daar als een echte 'grease monkey'

aan het werk te gaan bij een Sunbeam dealer. Onvoorstelbaar slecht en gevaarlijk werk. In een donkere smeerput, tot je enkels in het water. Je eigen gereedschap mee (waarvan natuurlijk de helft binnen een week verdwenen was) en 9 pond loon per week, waarvan er al 6 naar de landlady verdwenen. Maar ook leuk, met de delivery van door Londen scheuren, de Mini Cooper S van Mick Jagger inruilen, dat soort dingen. Ik bleef nog een paar maanden in Engeland bij Perkins hangen, maar ik kon in Nederland bij Volvo als 'werkplaatsplanner' terecht. Via een omroepinstallatie schalden dan mijn aanwijzingen en werkorders door de werkplaats. Maar Volvo verhuisde, ik had geen zin om mee te gaan en kwam bij de ANWB terecht als technisch adviseur voor de leden. Het ging daarbij vaak om aankoopadviezen van auto's, maar ik deed ook de repatriëring door heel Europa van gestrande auto's. Bovendien raakte ik al snel betrokken bij het testen van nieuwe modellen, geweldig!"

Stroef

De ANWB maakte plaats voor de BOVAG waar Boudewijn eerst als assistent en later als hoofd TD onder meer de klachtenafhandeling, geschillencommissie en de roemruchte koerslijst onder zijn hoede kreeg. En de APK die in 1981 voor de vracht-

GIJS BOSMAN NIEUW REDACTIELID

De opvolger van Boudewijn Hamel is Gijs Bosman (32) die vanaf september de functie op de dienst techniek en duurzaamheid bij de BOVAG heeft overgenomen. Gijs is al met veel plezier deel gaan uitmaken van de vaste redactie van de APK Keurmeester en heeft zijn eerste redactievergaderingen er inmiddels al opzitten.

Gijs begon na zijn marketing/communicatie studie, later aangevuld met bedrijfskunde en marketing management, bij Pon Leusden, waarbij hij op verschillende afdelingen werkzaam was. Hij was nauw betrokken bij de professionalisering van het merk Skoda, een merk dat de slag moest maken van dorpsgarage naar een landelijk net van merkdealers. In 2007 werkte Gijs als projectmanager bij Volkswagen om een jaar later bij Kroymans de Europese PR voor de merken Cadillac en Hummer uit te voeren. In 2009 begon Bosman bij de BOVAG in de functie van woordvoerder met als bijkomende verantwoordelijkheden die van redacteur, persvoorlichter en interne communicatie. Als hobby sleutelt Gijs graag aan youngtimers en dan bij voorkeur een tikkeltje excentrieke Franse limousines zoals zijn Renault 25 V6 in de exclusieve Baccara uitvoering. Bosman: "Ik zie mezelf als bruggenbouwer tussen partijen, waarbij de RDW natuurlijk een belangrijke BOVAG-partner is. Het is onze inzet dat de RDW daarbij voor werkbare processen zorgt, bijvoorbeeld bij de aanpassingen in de regelgeving van de APK. Denk dan aan de introductie van de EOBD-test of de voorschriften die gelden voor hefbruggen die bij de APK worden gebruikt. Dat vraagt om strak en overwogen communicatietrajecten, daar sta ik voor."

wagens en in 1985 voor de personenauto's werd ingevoerd. Hamel maakt het allemaal mee en was er blij mee. "De branche was destijds heel divers. Veel uitstekende bedrijven, maar ook veel slechte. De invoering van de APK heeft hier een ongekende positieve invloed op gehad. De hele kwaliteit van de branche is er enorm op vooruit gegaan, door de invloed van de RDW als externe toezichthouder."

Maar de relatie tussen BOVAG en RDW was zeker niet optimaal. "Nee, laat ik zeggen dat je die het beste stroef kon noemen" legt Hamel uit, maar haast zich ook om die te relativiseren: "Ook met andere partijen was er geen uitgesproken harmoniemodel. Nu ben ik een echte polderaar en er was genoeg te polderen. De onafhankelijke garagebedrijven, de merkdealers, de truckdealers hadden allemaal hun eigen belangen en klopten daarvoor allemaal ook bij de BOVAG aan. Bij de afdeling after-sales, want zo heette techniek en duurzaamheid toen nog. Ik heb dat project opgepakt waarbij ik als aanspreekpunt voor de partijen ben gaan optreden. Want één ding stond voor mij voorop, we moesten de gelederen gesloten houden wilden we een vuist kunnen maken."

Dat lukte. Want BOVAG, RDW en de industrie trokken bijvoorbeeld gezamenlijk op waar het om voorlichting ging. "Bij de invoering van de vier gas- en roetmeter stonden we soms voor zalen met 1.400 man te praten. Echt een fantastische ervaring.". Die betere samenwerking kwam ook op een ander punt naar voren, de introductie van de APK Keurmeester, het eigen blad voor de circa 24.000 keurmeesters. Vanaf het allereerste nummer was Boudewijn Hamel actief en zeer gewaardeerd lid

van de redactie die verder bestaat uit vertegenwoordigers van de RDW en IBKI. Ook hier wordt van zijn inside kennis van de meest uiteenlopende APK-gerelateerde onderwerpen dankbaar gebruik gemaakt. Ook als redactielid neemt Boudewijn afscheid.

Maar waarschijnlijk niet van de APK: Hamel is kandidaat om het voorzitterschap van de SO-APK (Stichting overlegorgaan APK) van Piet Aanraad over te nemen. "Mijn kennis van de APK kan ik hier helemaal kwijt. De SO-APK geeft gevraagd en ongevraagd advies aan de minister en de RDW. Het is mijn streven om het gezag van de SO-APK hierbij verder op te vijzelen".

1

0

Controle waarschuwingslampjes

Iedere moderne auto beschikt over veel, somstientallen, controle-, waarschuwings- en alarmlampjes. Maar welke daarvan moeten voor de APK gecontroleerd worden en wat is het gevolg wanneer ze niet werken?

In deze tabel zijn alle te controleren lampjes terug te vinden. Komt een lampje niet op de tabel voor, dan hoeft de juiste werking daarvan niet te worden gecontroleerd.

Wat	Welke voertuigen	Gevolg niet goed werken	Welke code gebruiken
Verlichting			
Controle lampje mistachterlicht (en)	Alle personen- en bedrijfsauto's	Afkeerpunt	K10
Controle lampje grootlicht	Alle personen- en bedrijfsauto's in gebruik genomen na 31-12-1997 *	Afkeerpunt	K10
Controlelampje of akoestisch systeem richtingaanwijzers/ waarschuwingsknipperlichten	Alle personen- en bedrijfsauto's in gebruik genomen na 31-12-1997 *	Afkeerpunt	K10
Controle lampje mistlichten VOOR	Alle personen- en bedrijfsauto's, in gebruik genomen na 31-12-2012	Afkeerpunt	K10
Remmen			
Waarschuwinginrichting ABS	Uitgerust met ABS Alle personen- en bedrijfsauto's Aanhangwagens in gebruik genomen na 31-12-2000	Afkeerpunt	I27
Waarschuwinginrichting drukluchtremstelsysteem energie voorraad	Bedrijfsauto's met drukluchtremstelsysteem in gebruik genomen na 30-06-1967	Afkeerpunt	I04
Waarschuwinginrichting veerrem	Bedrijfsauto's met veerrem in gebruik genomen na 30-09-1975	Afkeerpunt	I05
Milieu			
Waarschuwinginrichting emissiereguleerd diagnostisch systeem, lampje of akoestisch	'MIL'lampje. Alle personen- en bedrijfsauto's APK 2 met brandstof benzine, diesel of hybride in gebruik genomen na 31-12-2005	Afkeerpunt	D17
Airbag/gordelspansysteem			
Waarschuwinginrichting airbag	Alle personen- en bedrijfsauto's in gebruik genomen na 31-12-2003 (indien voorzien van zo'n systeem)	Geen afkeerpunt, wel reparatieadviespunt	RA1
Waarschuwinginrichting gordelspansysteem	Alle personen- en bedrijfsauto's in gebruik genomen na 31-12-2003 (indien voorzien van zo'n systeem)	Geen afkeerpunt, wel reparatieadviespunt	RA1

* LET OP: GEWIJZIGDE KEURINGSEIS

In artikel 5.*. 62 van de keuringseisen staan de eisen beschreven die gelden voor diverse controlelampjes. Aan de eis voor de verplichting op de aanwezigheid en goede werking van het controlelampje voor grootlicht wordt toegevoegd dat dit alleen van toepassing is op voertuigen in gebruik genomen na 31 december 1997.

Dit geldt ook voor het controlelampje of akoestisch signaal voor richtingaanwijzers en de waarschuwingsknipperlichten. Vooruitlopend op de aanpassing van de regelgeving APK moet dit met onmiddellijke ingang gehanteerd worden.

RV Scherm aangevuld met reparatie- en afkeerpunten

Het RV-scherm (Raadpleegscherm voertuigen) wordt verrijkt met interessante informatie. De uitbreiding is onderdeel van het Programma Kwaliteit APK. Het is bedoeld om de dienstverlening aan, en het terugkoppelen van informatie uit de branche, verder te verbeteren.

De nieuwe informatie geeft de keurmeester vóór de keuring een beter beeld van het te keuren voertuig. Het raadpleegscherm meldt de top drie van meest voorkomende gebreken bij dit specifieke type voertuig. Die punten komen uit de gebreken top tien. Dat zijn dus zaken die extra aandacht en controle verdienen. Een gebrek of type voertuig moet wel een minimum-

aantal keren voorkomen in de database wil er een top drie worden weergegeven, anders ontstaat er bij zeldzame voertuigen een vertekend beeld. Ook wordt er binnenkort in het RV-scherm informatie geboden over de resultaten van de laatste APK, waaronder de reparatiepunten, adviespunten en reparatieadviespunten.

Het tonen van al deze informatie in het RV-scherm vormt hopelijk een stimulans om afkeur- en reparatiepunten te melden. Hoe meer informatie de RDW van keurmeesters ontvangt, hoe betrouwbaarder de top drie van veel voorkomende gebreken is. En dat komt de kwaliteit van de APK ten goede.

RDW Webdirect

Huidige gebruiker
TC TEST KI NOORD
Noordstraat 1
4012BB Noord

Home > APK > Raadplegen Voertuig

Home

APK

Raadplegen Voertuig

Goedkeur Melden

Goedkeur Raadplegen

APK-Rapport Herprint

APK-Rapport Proefafdruk

Afkeur Melden

Afkeur Raadplegen

Keurmeester

Keuringsinstantie

Technische gegevens personenauto

Kenteken: 90BK15
VIN: HAPSTESTERS9015
Plaats VIN: r, tegen schutbord onder motorkap
Merk: Gemaakt in HAPS
Type: 2BD0; H.A.P.S. type acht
Datum eerste toelating: 11-04-2006
APK Vervaldatum: 23-08-2012
Voertuigsoort: Personenauto
Carrossierietype(n):
EBG voertuigclassificatie (toevoeging):

Brandstof: 8
Brandstof 2:
Gasinstallaties:
Aantal cilinders: 4

Maximum massa voertuig:
Technisch toegestane maximum massa:
Massa in rijklare toestand: 1123 kg
Massa ledig voertuig: 1033 kg
Wielbasis: 243 cm

Bijzonderheden:

Top 3 gebreken behorend bij dit voertuigmerk en type:

1. D17 EOBDO-systeem niet volgens voorschrift 5.*.11
2. E11 Stofhoes van de aandrijfjas dicht niet af 5.*.16
3. F16 Slijtage/beschadiging wiellager hoorbaar of voelbaar 5.*.20

Laatste APK-melding behorend bij dit voertuig:

Afmelddatum: 23-08-2012
Soort melding: Afkeurmelding
Afkeerpunten:

Code	Aantal	Code	Aantal	Code	Aantal	Code	Aantal
D17	1	E11	2	F16	4		

Adviespunten: AC1
Reparatie adviespunten: RA2

Volgende

© RDW 2008 - 2012

Om u een indruk te geven van de uitbreiding van de informatie op het RV-scherm, hiernaast een voorbeeld uit de testomgeving.

1 Hoe zit dat?

2

BE-combinatie

Ik kan voor de keuring een BE-combinatie aangeboden krijgen, waarbij het voertuig zichtbaar is uitgevoerd met dubbele achterassen. De voorste achteras behoort toe aan de bedrijfsauto (APK2). De achterste as hoort bij de bovenbouw die vaak mede door middel van een opleggerkoppeling aan het trekkende voertuig is gekoppeld. We praten dus over een star gekoppelde aanhangwagen (APK1) omdat het achterdeel niet zwenkt ten opzichte van het voorste deel. Moet ik deze BE-combinatie altijd afkoppelen en zo ja, waarom?

Antwoord

Ja, voor de APK moet deze BE-combinatie altijd worden afgekoppeld. Dit geldt ook voor alle andere uitvoeringen van BE-combinaties. Dit is nodig om controle van de complete schotelkoppeling op bevestiging, slijtage en eventuele scheurvorming mogelijk te maken. Let er voor de keuring op dat u over twee manometers en bijpassende aansluitkoppelen (luchthandjes) beschikt wanneer de trekker een aanhangwagen drukluchtremstelsysteem heeft. Ook moet u in staat zijn de speling van de sluitinrichting van de koppelingschotel te controleren. In de uitgave APK keurmeester 48 (maart 2010) is aan dit onderwerp eerder aandacht besteed.

De bedrijfsauto wordt gekeurd volgens de APK2-eisen. De aanhangwagen volgens de eisen voor APK1. Om de gehele BE-combinatie te kunnen keuren moet de keuringsinstantie dus beschikken over een APK1 én APK2 erkenning. Een andere mogelijkheid is om de combinatie in twee keer te keuren, op verschillende locaties. In beide gevallen moet de schotelkoppeling van het bedrijfsauto-onderdeel en het aanhangwagendeel apart worden beoordeeld.

Tijdens een steekproef controleert de steekproefcontroleur vanzelfsprekend ook de schotelkoppeling. Het advies is om de oplegger afgekoppeld te houden totdat u weet of het voertuig in een steekproef valt.



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, Annet Delfgaauw,**

Target Press

Design **ping-pong Design**

Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. 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 u naar de Regelgeving APK. APK-keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:



EXAMINERING EN
 CERTIFICERING VOOR DE
 MOBILITEITSBRANCHE