

APK**KEUR** MEESTER

NUMMER 84 - april 2019

'HET SLEUTELLEN ZIT ONS IN HET BLOED'

HENK JAN DIJKHUIZEN,
EIGENAAR/KEURMEESTER GARAGE DIJKHUIZEN

Vijf slecht scorende examenvragen

OEFEN ERMEE VOOR JE
APK1-BEVOEGDHEIDSVERLENGING
APK SERVICE - PAGINA 6

APK1 versus APK2

TWEE KEURMEESTERS OVER
VERSCHILLEN EN OVEREENKOMSTEN
DUBBELINTERVIEW - PAGINA 8

ECall- boordsysteem

WAT IS HET EN HOE
KEUR IK DIT?
HOE ZIT DAT - PAGINA 10

VERANDERINGEN



KARS WILLEMSTEIN,
MANAGER BEDRIJFSBEZOEKEN

Veel autobedrijven hebben een lange historie. Een bedrijf dat meer dan 120 jaar bestaat en waar de vierde generatie aan het roer staat, kom je echter niet dagelijks tegen. Waar overgrootvader begin vorige eeuw wielen stond te smeden, wordt nu tijdens de APK het geavanceerde eCall-boordsysteem gecontroleerd op storingen. Voertuigen veranderen en voorlopig zal die ontwikkeling nog wel even doorgaan. Tijdens de keuring krijg je daar vroeg of laat ook mee te maken. In dit blad vind je daarom tips en uitleg over onderwerpen zoals het eCall-boordsysteem en de slimme tachograaf. Nieuw is ook een interview waarbij twee keurmeesters aan het woord zijn. De ene keurt lichte voertuigen, de andere alleen maar zware voertuigen. Beiden werken in hetzelfde bedrijf, maar beleven het keuren toch heel verschillend. Het is mooi om te zien wat de verschillen, maar vooral ook de overeenkomsten zijn in hun dagelijks werk. Verder geeft het IBKI inzicht in de slechtst scorende vragen bij de Bevoegdheidsverlenging zware voertuigen. De antwoorden worden daarbij niet prijsgegeven, maar het IBKI geeft wel de bijbehorende achtergrondinformatie. Wat weer handig kan zijn voor je voorbereiding.

- Vragen?**
- Over de inhoud van deze *APK-keurmeester*? RDW Klantenservice 0900 97 39 (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: Sanoma SYNC
Fotografie: Dennis van Loenhout, Mike Raanhuis, RDW

Niets uit deze uitgave mag zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de RDW in enige vorm worden overgenomen, vervaelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt. Voor de precieze keuringseisen verwijzen wij u naar de Regelgeving APK. Dit vakblad is hier digitaal te lezen: www.rdw.nl/over-rdw/publicaties. *APK-keurmeester* wordt gemaakt in samenwerking met:



PERSOONLIJKE
AANDACHT IS WAAR
HET IN DIT VAK
OM DRAAIT

Henk Jan Dijkhuizen (53) uit Oude Pekela is geboren en getogen in het garagebedrijf dat hij in 2000 overnam van zijn vader Jan. “Als kleine jongen in het aangrenzende woonhuis keek ik uit op de mensen in de werkplaats die nu nog steeds klant bij mij zijn.”



HENK JAN DIJKHUIZEN /
EIGENAAR/KEURMEESTER GARAGE DIJKHUIZEN

U bent de vierde generatie Dijkhuizen?
“Dat klopt. Mijn overgrootvader richtte het bedrijf in 1895 op en hield zich voornamelijk bezig met het smeden van hoefijzers en wielen. Het leuke is dat mijn oudste zoon van zestien ook ‘in de auto’s’ wil. Hij is ambitieus en getalenteerd, maar of hij de vijfde generatie wordt hier, dat is nog de vraag. Het sleutelen zit hoe dan ook bij ons in het bloed, ja.”

En het keuren heeft u ook altijd geboeid?
“Inderdaad. Mijn afstudeeropdracht in 1989 op de HTS Autotechniek in Apeldoorn deed ik in opdracht van de RDW. Ik wilde weten hoe uitlaatgassen zich ontwikkelen tijdens het opwarmen van koud naar warm bij het stationair draaien. Dat was redelijk in de

beginjaren van de APK en dus erg actueel. We hebben vele tientallen auto’s van alle leeftijden bij verschillende autobedrijven getest.”

Wat kenmerkt Garage Dijkhuizen?
“Reparatie, onderhoud en APK zorgen dat mijn garage, waarin ik alleen werk, de gehele week gevuld is. Daarnaast heb ik occasions met lage kilometerstanden staan. Kijk, de gemiddelde leeftijd van auto’s in de werkplaats is tien jaar. Bij een dealer is een auto van vijf jaar in principe al oud, bij mij is zo’n auto gewoonweg nieuw. De meeste klanten komen uit de buurt en zijn al tig jaar klant. Er zijn mensen die hier al zestig jaar komen: zo lang als ze autorijden en nog uit het klantenbestand van mijn grootvader. Laatst zei zo iemand: Ik mag onderhand

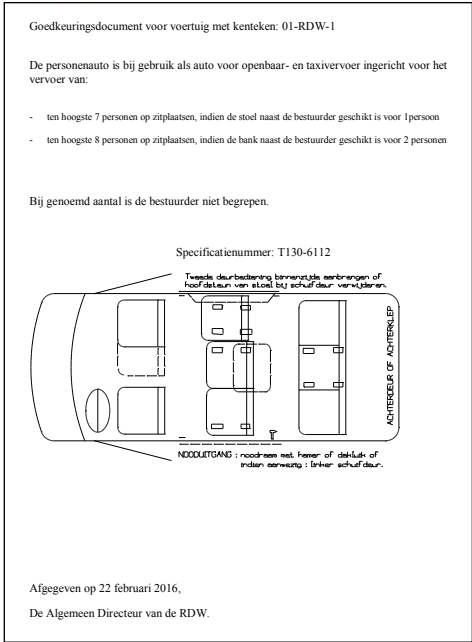
wel eens wat korting van jou, ik kom hier al vijftig jaar!”

Hoe bent u met de tijd meegegaan?
“Mensen verwachten het niet, maar natuurlijk is dit een moderne werkplaats. Je móét wel met de tijd mee, want auto’s worden steeds complexer. Nee zeggen doe ik nooit; als ik een lastige storing niet aankan, of het kost te veel tijd, dan schakel ik collega’s uit mijn netwerk in. Als je alleen bent, moet je keuzes maken. Zo hoeft ik mijn klanten tenminste niet teleur te stellen en weet ik dat het goed gebeurt. Ik verplaats me in de klant. Die wil ’s ochtends zijn auto brengen en ’s avonds weer ophalen, daar zorg ik voor. Persoonlijke aandacht is waar het in dit vak om draait.”

AANWEZIGHEID TAXI-GOEDKEURINGS-DOCUMENT

Tijdens het raadplegen van de voertuiggegevens moet een aantal items gecontroleerd worden, zoals de bijzonderheden. Bij taxi's en ov-auto's (openbaarvervoer-auto's) kan het voorkomen dat bij de bijzonderheden is vermeld 'Taxi, zie goedkeuringsdocument' of 'ov-auto, zie goedkeuringsdocument'. Voordat aan de APK-keuring wordt begonnen, moet het goedkeuringsdocument aanwezig zijn. Zonder dat document is het namelijk niet mogelijk om de aanvullende taxi-eisen te beoordelen. Er zijn

een aantal documenten die lijken op een goedkeuringsdocument, zoals een taxibijlage, een conformiteitsverklaring taxi, of een taxi-omschrijvingskaart. Deze mogen niet gebruikt worden tijdens de APK-keuring. Op het document staat de tekst 'Goedkeuringsdocument' en het bij het voertuig behorende kenteken of voertuigidentificatienummer. Een voorbeeld van een goedkeuringsdocument is hier afgebeeld. In de online APK-regelgeving handboek.rdw.nl zijn meer voorbeelden te vinden.



RDW-bevoegdheidspas

Sinds mei 2018 krijgt iedereen die een examen of een bevoegdheidsverlenging doet bij het IBKI de RDW-bevoegdheidspas nagestuurd. Dat is een verzamelpas waarop alle bevoegdheden staan vermeld. Op deze pas staan twee data waarover vragen bij de RDW binnenkomen:

- Op de voorzijde is aangegeven: 'Geldig tot'. Dit geeft aan dat de fysieke pas tot deze datum geldig is, daarna krijgt u automatisch een nieuwe bevoegdheidspas toegestuurd (indien u nog een geldige bevoegdheid APK hebt). Met 'Geldig tot' wordt níét de geldigheid van uw bevoegdheid bedoeld. Die staat digitaal geregistreerd in het RDW-register. Als uw geldigheid is verlopen, is het niet meer mogelijk een melding te doen in het RDW-register.
- Op de achterzijde is aangegeven: 'Afgiftedatum'. Dit is niet de datum waarop uw bevoegdheidspas is afgegeven, maar heeft betrekking op de afgiftedatum van uw diploma. In bepaalde situaties kan dit afwijken van de daadwerkelijke afgiftedatum op uw diploma. Bij het getoonde voorbeeld was de datum van afgifte niet te achterhalen, vandaar dat er een andere afgiftedatum dan de werkelijke afgiftedatum staat weergegeven op de pas.

VRAAG & ANTWOORD



ROESTSCHADE AAN AANDRIJF-ASSEN

Een aandrijf-as is een onderdeel van de aandrijving. Dit onderdeel en de bevestiging daarvan wordt beoordeeld op deugdelijkheid zoals is aangegeven in artikel 5.16. In geval van corrosie wordt verwezen naar de Aanvullende Permanente Eisen, waar alleen een eis staat voor de bevestiging per punt van de aandrijving. Een specifieke eis voor de corrosie van de aandrijf-as zelf is niet opgenomen. Het komt voor dat de aandrijf-as zelf ook corrosie vertoont. In de bovenstaande afbeelding is zo'n as afgebeeld. In de praktijk kan het voorkomen dat deze afbreekt. De aandrijf-as moeten we beoordelen op deugdelijkheid. Zijn er breuken, scheuren of ernstige corrosie zichtbaar, dan kan dat reden zijn om dit voertuig op deugdelijkheid af te keuren. In deze situatie komt het aan op de kennis en het inzicht van de APK-keurmeester om dit te beoordelen.

Spelingsdetector APK1 verplicht in 2023

Vorig jaar mei is de nieuwe Europese APK-richtlijn ingegaan. Daarin staat een eis voor de apparatuur waarmee de wielophanging tijdens een APK1-keuring gecontroleerd moet worden. In de richtlijn is beschreven dat dit moet gebeuren met een inrichting, zonder daarbij deze as op te tillen. Deze inrichting wordt ook wel spelingsdetector genoemd. Omdat deze eis een behoorlijke investering kan betekenen, is er een overgangperiode van 5 jaar. Het betekent dat bestaande en nieuwe APK1-erkenningen vanaf 20 mei 2023 een spelingsdetector moeten hebben. Er zijn een aantal eisen waaraan deze apparatuur moet voldoen, namelijk:



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.

Tijdens de keuring moet u 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 dus uitgevoerd kunnen worden terwijl u onder het voertuig staat. Er zijn een aantal mogelijkheden:

- De spelingsdetector die u heeft voldoet aan de eisen, u hoeft niets te doen.
- U heeft een spelingsdetector, maar deze voldoet niet aan de eisen. Na 20 mei 2023

moet deze aan de nieuwe eisen voldoen. Uw spelingsdetector kan mogelijk worden aangepast of de apparatuur moet vervangen worden.

- Momenteel heeft u geen spelingsdetector. Na mei 2023 moet u een spelingsdetector hebben die aan de eisen voldoet.

Heeft u vragen omtrent deze apparatuur, neem dan contact op met uw leverancier. De platen van de spelingsdetector moeten een behoorlijk grote kracht over kunnen brengen. Daarom is een goede bevestiging van het apparaat noodzakelijk. Dit kan betekenen dat er bouwkundige aanpassingen nodig zijn wanneer u gebruik maakt van een inspectieput. Wilt u een spelingsdetector op een hefinrichting plaatsen, dan moet deze hefinrichting daar wel geschikt voor zijn. Heeft u geen spelingsdetector of voldoet deze niet aan de nieuwe eisen? Dan is het raadzaam om op tijd actie te ondernemen. Daarmee voorkomt u problemen met uw APK1-erkenning na 20 mei 2023.



Bevoegdheidsverlenging zware voertuigen

5 SLECHT SCORENDE VRAGEN

Bij een examen of heroriëntatie komt u altijd lastige vragen tegen. Het IBKI, dat theorie- en praktijkexamens afneemt, deelt de meest gemaakte fouten bij de bevoegdheidsverlenging APK1. Dit is heel leerzaam en kan u helpen bij de voorbereiding op het examen.

DE SLECHTST SCORENDE VRAAG BIJ DIT EXAMEN IS EEN THEORIEVRAAG. DE VRAAG IS OF DE KEURMEESTER DIE EEN VOERTUIG HEEFT AFGEKEURD AANWEZIG MOET ZIJN BIJ HET RDW-ONDERZOEK ALS DE KLANT BEROEP AANTEKENT TEGEN DE AFKEUR VAN DAT VOERTUIG.

Achter het tabblad Administratieve Procedures vindt u bij Beroepsmogelijkheden de rechten en plichten bij de diverse beroepsmogelijkheden. Hierbij is ook vermeld wie allemaal in de gelegenheid worden gesteld om hierbij aanwezig te zijn.

55% VAN DE KANDIDATEN GAAT DE FOUT IN BIJ EEN PRAKTIJKOPDRACHT WAARBIJ HIJ DE STOOTBALK VAN EEN VRACHTWAGEN MOET CONTROLLEREN.

Aan de hand van artikel 5.3.49 van de keuringseisen moet u deze stootbalk controleren. Controleer dus of de afstand tussen de onderzijde van de stootbalk en het wegdek, de afstand tussen de stootbalk en het achterste punt van het voertuig, de afstand tussen de stootbalk en de zijkant van het voertuig ter hoogte van de stootbalk binnen de gegeven maximum waarden uit de keuringseis vallen. Controleer ook de stootbalk op vervorming, beschadiging en corrosie.

DE SLECHTST SCORENDE VRAAG BIJ OPHANGINGEN IS EEN PRAKTIJKOPDRACHT WAARBIJ DE TOESTAND EN DE BEVESTIGING VAN EEN SCHOKDEMPER GECONTROLEERD MOETEN WORDEN.

De schokdemper die u moet controleren is duidelijk zichtbaar en bereikbaar. Toch ziet 50% van de kandidaten die deze schokdemperopdracht krijgen het defect over het hoofd. In artikel 5.3.28 van de keuringseisen staan de eisen waaraan onderdelen van het veersysteem en dus ook schokdempers moeten voldoen.

BIJ DE BANDEN STAAT EEN THEORIEVRAAG WAARBIJ DE LOADINDEX OP EEN BAND NIET MEER LEESBAAR IS. DE VRAAG IS OF MEN DE DOOR DE FABRIKANT GEDOCUMENTEERDE LOADINDEX VAN DEZE BAND MAG GEBRUIKEN.

In de toelichting bij de online regelgeving van keuringseis artikel 5.*27, lid 7 staat:

Ontbreekt de loadindex op een band? Dan mag u het voertuig goedkeuren als deze voldoet aan een van de volgende voorwaarden:

- Het draagvermogen staat in kg op de band.
- Het draagvermogen staat in lbs op de band (2,205 lbs = 1 kg).
- Bij het voertuig zit een document van de bandenfabrikant waarmee u het draagvermogen kunt vaststellen.

BIJ DE REMMEN WORDEN DE MEESTE FOUTEN GEMAAKT BIJ DE THEORIEVRAAG WAARBIJ WORDT AANGEGEVEN DAT BIJ HET CONTROLLEREN VAN DE BEDRIJFSREM OP DE ROLLENRETESTBANK DE INGESTUURDE DRUK IN HET ALR HOGER IS DAN DE BIJ DIT VOERTUIG VOORGESCHREVEN EXTRAPOLATIEDRUK EN HOE U DIENT TE HANDELEN.

Deze vraag betreft keuringseis artikel 5.3.38 en de aanvullende permanente eisen artikel 65. Hier wordt aangegeven dat de extrapolatiedruk wordt gesteld op 7 bar. Houd hierbij wel rekening mee dat deze ook hoger mag en kan zijn onder bepaalde omstandigheden die in artikel 65 van de aanvullende eisen zijn opgenomen.



Losse hefkolommen (wielgreeplift)

Naar aanleiding van vragen vanuit de werkplaatsen heeft de RDW onderzoek gedaan naar het gebruik van losse hefkolommen tijdens de APK1-keuring. Uit het onderzoek blijkt dat een aantal verplichte APK-keuringseisen niet uitgevoerd kunnen worden als een voertuig op losse hefkolommen is geplaatst. Dit is dan ook de reden voor de RDW geweest om geen nieuwe erkenningen op basis van hefkolommen af te geven. De bestaande erkenningen die nu gebruikmaken van losse hefkolommen zijn nog geldig tot 1 januari 2021. Na 1 januari 2021 moeten ook deze erkenninghouders dus tijdens de APK1-keuring gebruikmaken van een hefinrichting met rijplaten of

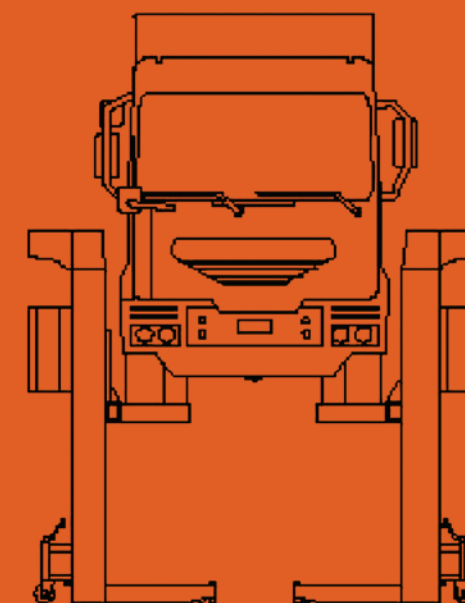
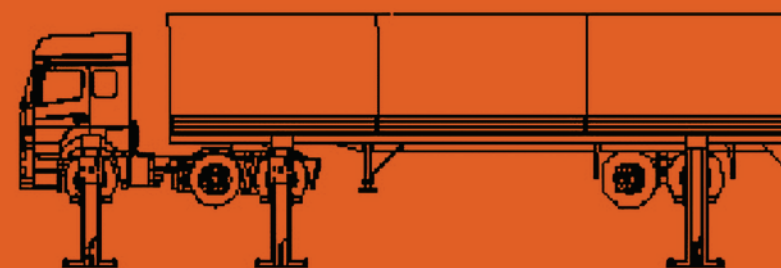
een inspectieput. Deze hefinrichting of inspectieput moet vanzelfsprekend aan de gestelde voorschriften voldoen.

De voorschriften voor de nog in gebruik zijnde hefkolommen nog even op een rijtje:

- Hefkolommen moeten gecertificeerd zijn. Iedere hefkolom heeft een certificeringssticker.
- Het gebruik van hefkolommen in combinatie met een inspectieput is niet toegestaan.
- De hefkolommen moeten een goedwerkende verlichting hebben. Deze verlichting hoeft niet altijd aan de hefkolommen bevestigd te zijn. Alternatieve bijgeplaatste verlichting is ook toegestaan.

Hierbij moet u wel voldoen aan de eisen voor de lichtopbrengst (zie de toezichtbeleidsbrief, bijlage APK-erkenninghouder, hoofdstuk 6, en LPG-erkenninghouder, hoofdstuk 6).

- Daarnaast moet een hefhoogte van minimaal 135 cm voor APK1 worden gehaald.



UITBREIDING APK1-ERKENNING ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN

Een APK1-erkenning is veelal beperkt tot het keuren van motorrijtuigen die zijn uitgerust met een verbrandingsmotor met compressieontsteking voor zover de toegestane maximummassa meer bedraagt dan 3.500 kg. Hierdoor is het niet mogelijk om voertuigen met een andere brandstof te keuren. Om deze voertuigen wel te mogen keuren, is nu de mogelijkheid aanwezig om uw erkenning uit te bereiden voor voertuigen met CNG en LNG als brandstof. Hierdoor mag u deze voertuigen keuren,

maar u moet **wel** beschikken over apparatuur om lekkage van de CNG- en LNG-installatie vast te stellen. Een viergasmeter is in dat geval niet vereist.

Als u uw erkenning wilt aanpassen, dan moet u een mail sturen naar erkenningen@rdw.nl. Nadat u in het bezit bent van apparatuur om lekkage op te sporen en een aangepast erkenningsbesluit hebt ontvangen, mag u voertuigen met CNG en LNG als brandstof keuren.



Volledig elektrische voertuigen mogen zonder aanvullende voorwaarde worden gekeurd. Hiervoor is geen aanpassing van de erkenning nodig.

APK1 of APK2: keurmeesters leggen hun voorkeur uit



‘DISCUSSIES
MET COLLEGA’S
MAKEN HET WERK
INTERESSANT’

MARCEL BLEECK, APK1-KEURMEESTER (LINKS)

Ze zijn hetzelfde, en toch zo verschillend: APK1 en APK2.

Tot die conclusie komen keurmeesters Marcel Bleek (APK1) en Martijn Verlienden (APK2) aan de koffie bij hun werkgever, Mercedes-Benz-dealer Wensink in Heijen.

Waarom de keuze voor APK1 of APK2?

Marcel: “Vrachtwagens zijn groot en lomp, dat vind ik al dertig jaar mooi. Aan een vrachtwagen kun je nog echt sleutelen. Een truck werkt en lééft.” Martijn: “Bij mij in de buurt zat een bedrijf dat auto’s verhuurde voor de racerij. Dat vond ik heel erg boeiend, zo ben ik in de autotechniek terechtgekomen. Ik heb graag iets licht en wendbaars op de brug.”

Waarin verschillen APK1 en APK2 het meest?

Martijn: “Met de keuring van een personenauto ben je sneller klaar. Even een keuring doen is heerlijk als je met een reparatie bezig bent en het even niet wil lukken.” Marcel: “Aan zware voertuigen worden meer en strengere eisen gesteld, dat is eigenlijk logisch. APK-keuringen draaien om regels en normen, maar daarin is niet alles te vangen, en dat maakt het vak van keurmeester óók interessant. Zoals de momenten waarop je collega’s om hun mening vraagt en in discussie raakt, of wanneer de steekproef-keurmeester van de RDW een andere mening heeft en je daarover met elkaar in gesprek raakt.” Martijn: “Met je collega’s praten is inderdaad leerzaam, maar een steekproef heb ik nog nooit gehad, waarschijnlijk omdat ik nog niet zo lang keur.”

Is de klant voor jullie ook een belangrijke gesprekspartner?

Martijn: “Particulieren en leaserijders vinden het hoe en waarom van de keuring vaak niet zo interessant, die zijn vooral blij als ze snel weer op weg kunnen. Toch probeer ik ze vaak wel adviezen mee te geven, want bij de APK – en dus ook bij adviespunten – gaat het

wél om veiligheid.” Marcel: “Daar heeft Martijn een punt. Ik zie juist dat transporteurs hun wagens doorgaans tot in de puntjes bijhouden. Die mensen zijn zich terdege bewust van het feit dat stilstand geld kost, en zorgen er dus voor dat alles klopt. Ik hou van mensen die hart hebben voor hun materiaal.” Martijn: “Er zijn klanten, die vervangen zaken pas als het echt moet. Maar als ik een band nog op het nippertje moet goedkeuren en weet dat ik die auto pas over 20.000 kilometer weer terugzie, dan adviseer ik die klant dringend om toch een nieuwe band te laten monteren. Dwingen kan ik ze niet, da’s ook niet mijn rol, maar dan heb ik tenminste mijn best gedaan voor de veiligheid. En soms laten klanten zich wél overtuigen, dan maak je als keurmeester het verschil.”

Zou je willen ruilen met je collega?

Martijn: “Nee, ik heb nooit iets met vrachtwagens gehad. Ik werk hier nog maar kort, en zie ze elke dag, maar het kriebelt nog niet.” Marcel: “Ik ben ook bevoegd om APK2-keuringen te doen, maar dat gebeurt maar heel zelden. Ik hou van trucks. Laatst moest ik nog een Actros terugbrengen naar een klant, dat is gewoon machtig.”

Wat is de grootste uitdaging in jullie vakgebieden?

Marcel: “De toekomst. Je ziet dat het milieu steeds meer een factor wordt. De elektrificatie en het gebruik van waterstof zullen de APK-eisen ook doen veranderen. Vlak boven de steeds verder evoluerende veiligheidssystemen niet uit. Als we straks autonoom gaan rijden, wordt controle van de veiligheidssystemen nog belangrijker.” Martijn: “Al tijdens mijn training kreeg

WENSINK HEIJEN

Wensink is dealer van Mercedes-Benz, Ford, Fuso en smart. Marcel Bleek en Martijn Verlienden werken in het Limburgse Heijen, in een van de 38 vestigingen van Wensink. Daar concentreert men zich op onderhoud en APK-keuringen.

ik een extra berg aan regels te verwerken over hybrides en diesels. Dat was een flinke waslijst, en ik denk zeker dat er de komende jaren nog heel wat geleerd moet worden. Maar da’s niet erg, ik vind vooruitgang interessant.”

Wat kan er nóg beter aan de APK in zijn huidige vorm?

Martijn: “Soms vind ik het vreemd dat dingen binnen de norm vallen. Als ik een gaatje in de bodem van een auto aantref, vraag ik me weleens af hoe dat goed kan zijn, ook al valt het binnen de norm.” Marcel: “We zitten hier vlak bij de Duitse grens, dus we beoordelen ook veel auto’s voor de Duitse TÜV-keuring. Daarin zie ik verschillen. Auto’s mogen daar bijvoorbeeld simpelweg géén lekkages hebben, en ook scheuren in de ruiten zijn uit den boze omdat die deel uitmaken van de dragende constructie. Dat trucks daar twee keer per jaar gekeurd moeten worden, vind ik ook geen slecht idee.” Martijn: “Misschien ben ik nog niet ervaren genoeg om die vraag te beantwoorden. Ik verheug me vooral op de vooruitgang, nu is het grootste deel van de personenwagens die we keuren nog voorzien van een dieselmotor, dat is over tien jaar heel anders. Hoe de zaken zich gaan ontwikkelen, dat vind ik boeiend, en ik vind het ook wel leuk om collega’s als Marcel te helpen bij het werk met computers.” Marcel: “Over diesel gesproken, ik vind het niet goed dat we bij Euro 6-wagens geen uitstootmeting meer hoeven doen. Vroeger kon je de uitstoot zien, tegenwoordig is het allemaal fijnstof, maar dat betekent niet dat er geen uitstoot meer is. Een norm is een norm, toch?”

HOE KEUR IK HET ECALL-BOORDSYSTEEM?



Tijdens de keuring moet gecontroleerd worden of de waarschuwingseinrichting van het eCall-boordsysteem een defect aangeeft. Waar zit deze inrichting, wat is het verschil met een online systeem en hoe keur ik dit systeem? En wat te doen als deze uit staat?

Het woord eCall is een afkorting van ‘emergency call’, wat noodoproep betekent. Het eCall-boordsysteem is een systeem dat automatisch contact legt met de hulpdiensten na

een ernstig ongeval. Daarbij wordt een aantal gegevens meegestuurd, zoals de locatie en de voertuiggegevens. Is een ongeval minder ernstig, dan kan het systeem ook handmatig gebruikt worden door het bedienen van een schakelaar.

Keuring

De APK-keuringseisen voor het eCall-systeem zijn alleen van toepassing bij personenauto's en bij bedrijfsauto's met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg. Net als bij de veiligheidssystemen wordt de

waarschuwingseinrichting gecontroleerd na het starten van de motor. Het waarschuwingssignaal kan een controlelampje, een melding op een display of een geluidssignaal zijn. Als uit dit signaal blijkt dat het eCall-systeem niet goed functioneert, moet het voertuig worden afgekeurd als de Datum Eerste Toelating (DET) na 31-12-2017 is. Is de DET voor 1-1-2018, dan moet het reparatieadviespunt RA8 vermeld worden. In het geval dat er twijfel is over de melding van het waarschuwingssignaal voert u eerst een proefrit uit. Het kan bijvoorbeeld voorkomen dat het ingebouwde mobiele netwerk van het eCall-systeem geen bereik heeft in de keuringsruimte.

Verskil met online systeem

Sommige voertuigen zijn voorzien van een online systeem. Hiermee kan gebruik gemaakt kan worden van online diensten van de fabrikant, zoals pechhulp of voertuigdiagnose op afstand. Het eCall-systeem kan hier een onderdeel van zijn. Storingmeldingen in het online systeem zijn voor de APK-keuring niet van belang, behalve als deze specifiek betrekking hebben op het eCall-systeem.

Waar zit de eCall-waarschuwingseinrichting?

Het eCall-waarschuwingssignaal kan een controlelampje zijn dat een onderdeel is

van de schakelaar of in de buurt daarvan is geplaatst. De schakelaar herkent u in veel gevallen aan de tekst ‘SOS’ en/of een symbool van een telefoonhoorn. Een storingsmelding op een display kan bestaan uit tekst, een symbool of beide.

Bij twijfel

Bij twijfel over een storing of melding van het eCall-systeem in het voertuig kan de fabrikant u van informatie voorzien of kunt u de gebruikershandleiding van het voertuig raadplegen.

Hoe verandert de keuring met de introductie van de slimme tachograaf?

Vanaf 15 juni 2019 moeten nieuwe voertuigen die voor het eerst de weg op mogen en bedoeld zijn voor werkzaamheden waarvoor een tachograafplicht geldt, voorzien zijn van een ‘slimme tachograaf’ (tweede generatie digitale tachograaf). APK-keurmeesters kunnen deze tweede slimme tachograaf al eerder in een voertuig tegenkomen. Wat betekent dit voor de controle tijdens de APK-keuring?

De grootste wijzigingen ten opzichte van de eerste generatie digitale tachograaf zijn:

- De positie van de tachograaf wordt bepaald met GNSS (GPS-signaal).
- Controlerende instanties kunnen bepaalde vastgestelde gegevens op

afstand uitlezen met een DSRC-functie. Om te controleren of een tachograaf functioneert, is een fysieke staande houding niet direct noodzakelijk.

- Er wordt gewerkt met een nieuwe verzegeling met een uniek eigen serienummer.

DE VERANDERINGEN VOOR DE APK-KEURING

In artikel 5.*.15 is aangegeven dat u de verzegelingen van de tachograaf

moet controleren op alle zichtbare aansluitingen en verbindingen. Wat u in de toekomst bij een digitale tachograaf niet meer gaat tegenkomen, is de bestaande loden verzegeling op de bewegingssensor die onder andere op de versnellingsbak is aangebracht. Deze gaat plaatsmaken voor een geheel nieuwe verzegeling met een uniek serienummer. De wijze van keuren zal niet veranderen. De verzegeling moet aanwezig zijn en mag niet zijn verbroken.



Hoe controleer ik de parkeerrem in achterwaartse richting?

Een parkeerrem moet ten minste op twee wielen werken, de juiste vertraging behalen en ook in achterwaartse richting werken. Wat is de juiste wijze om de parkeerrem in achterwaartse richting te controleren?

De werking in achterwaartse richting kan niet gecontroleerd worden op een remtestinrichting. Om deze controle uit te voeren, is het toegestaan om de achterwaartse remwerking met de hand te controleren. De wielen moeten zich daarbij vrij van de grond of hef-inrichting bevinden, terwijl de parkeerrem is bediend of aangetrokken. Een andere mogelijke methode om dit te controleren is door stapvoets achteruit te rijden en de parkeerrem voorzichtig aan te trekken of te bedienen. De werking van de parkeerrem moet daarbij op beide wielen voelbaar zijn.



EMISSIEMETING VOERTUIG MET DUAL-FUEL

Bij voertuigen met een dual-fuel-installatie wordt een gas gemengd met een andere brandstof, zoals diesel. De brandstofcode van het gas is niet vermeld in het raadpleegscherm. In de vorige *APK-keurmeester* (83) is per abuis vermeld dat deze voertuigen zijn uitgezonderd van een emissiemeting, maar dat klopt niet. Er is dus geen uitzondering voor de emissiemeting voor deze voertuigen.

TACHOGRAAFTECHNICUS

Uitgifte werkplaatskaarten voor slimme tachograaf vertraagd

Vanaf 15 juni 2019 moeten nieuwe voertuigen met een tachograafplicht een slimme tachograaf hebben. De uitgifte van de bijbehorende werkplaatskaart is echter vertraagd.

Bij de nieuwe slimme tachograaf horen nieuwe tachograafkaarten: bestuurderskaarten, bedrijfskaarten, controlekaarten en ook de werkplaatskaarten. Deze laatste worden door werkplaatsen en fabrikanten gebruikt om de tachograaf te kalibreren voordat het voertuig de weg op gaat. Doordat de leverancier Kiwa Register niet tijdig kan beschikken over de typegoedgekeurde smartcards die nodig zijn voor de productie van deze werkplaatskaarten, start de uitgifte hiervan later dan voorzien. Zodra de uitgifte van de tachograafkaarten van start gaat, bericht Kiwa daarover op zijn website www.kiwaregister.nl.



HERMAN BOKDAM, VRIJWILLIGER BIJ DE STICHTING TWENTSE WENS AMBULANCE

'GEVEN IS ZOVEEL MOOIER DAN NEMEN'

“Samen met medevrijwilligers Jan Punt en Geert Eberhard beheer ik het wagenpark van vier voertuigen van de Twentse Wens Ambulance. Goed onderhoud is van zeer groot belang. Wij rijden met ernstig zieke en bedlegerige patiënten en dan moet de betrouwbaarheid van onze voertuigen op-en-top zijn. Mercedes-specialist Wesselink Auto's Hengelo verzorgt al het onderhoud en de APK's. We kunnen ons geen beter bedrijf wensen. We krijgen zelfs ongevraagd korting! Per jaar vervullen we ongeveer 150 laatste patiëntwensen. Dat kan zijn een rit naar een mooi kasteel zoals dit, Kasteel Twickel, naar uitvaarten, een dierentuin of zelfs naar McDonald's. Wat het ook is, wij realiseren het.

Kinderen, en het familieverdriet, grijpen me uiteindelijk toch het meest aan. Weet je, iemand die gezond is, heeft duizend wensen, een ernstig zieke heeft er maar één. Wij zijn in staat om iemand een mooie dag te bezorgen, hoe mooi is dat? Geven is zoveel mooier dan nemen. Onvergetelijk was de moeder van wie de dochter van 25 was overleden. De moeder had MS en osteoporose en zat in een rolstoel, maar wilde nog eenmaal naar het appartement van haar dochter. Er was geen lift, dus wij hebben haar gebracht, zodat ze daar afscheid kon nemen. Dan sta je zelf ook met betraande ogen. Ondanks de ellende geeft de Wens Ambulance ons veel energie.”