

# APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 89 - juni 2020

‘Die stap  
extra doen  
we graag’

FRANCA VAN AUTOSERVICE FRANCA  
HEEFT OOK NU VOLOP WERK



**35 jaar  
APK2**

EERSTE KEURMEESTER  
RDW KIJKT TERUG  
INTERVIEW – PAGINA 6 EN 7

**Deeltjesteller bijna  
gebruiksklaar**

BINNENKIJKEN  
BIJ NMI  
ONS NETWERK – PAGINA 8 EN 9

**APK doorstaat  
coronacrisis**

KEURINGEN GAAN  
VEILIG DOOR  
GOED GEREGLD – PAGINA 4

## Veiligheid, juist nu



**PAUL DIETZ**  
MANAGER DIVISIE TOEZICHT &  
BEOORDELING

Veiligheid is een belangrijk speerpunt van de RDW. Met het coronavirus in omloop wordt het belang van veiligheid nog meer onderstreept. Plannen worden omgegooid en iedereen moet zich plooiën naar de maatregelen. Tegelijkertijd ligt het aantal APK-keuringen nu hoger dan normaal. Het doet mij goed te zien dat jullie je de nieuwe realiteit snel eigen hebben gemaakt. Werkplaatsen zijn opnieuw ingericht, plannen zijn omgebogen en iedereen toont flexibiliteit, zodat jullie door kunnen gaan met de cruciale taak van het zorg dragen voor een veilig verkeer. Precies 35 jaar geleden vond de eerste APK van een personenwagen in Nederland plaats, door RDW-controleur Lodewijk van der Kolk. Lodewijk heeft mij jaren terug nog ingewerkt toen ik bij de RDW kwam. Hij vertelt in dit nummer over zijn passie voor techniek. Met diezelfde passie, oog voor detail en het inzien van het belang van veiligheid, maken keurmeesters van Nederland ons land een stuk veiliger. En dat is nu misschien wel belangrijker dan ooit!



### Vragen?

- Over de inhoud van deze APK-keurmeester? RDW Klantenservice 088 008 74 77 (werkdagen 8.00-17.00 uur).
- Over het afmeldsysteem? Bel uw eigen communicatieprovider.
- Over uw RDW-pincode? RDW Servicedesk ICT 0598 69 33 69.
- Over examens en bevoegdheidspassen? IBKI 030 608 77 66.
- Adreswijziging doorgeven: <https://keurmeesterinformatie.rdw.nl>.



### Redactieadres:

RDW, afdeling Communicatie  
Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer  
[www.rdw.nl](http://www.rdw.nl)

Basisontwerp: Kris Kras

Vormgeving, coverbeeld en contentrealisatie: DPG Media - SYNC

Fotografie: Marjory Haringa, Dennis van Loenhout, Mike Raanhuis, RDW

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



Toen haar voormalig werkgever de deuren sloot, stond Franca Zegers plotsklaps zonder werk. Ze trok de stoute schoenen aan en opende haar Autoservice Franca in het Limburgse Panningen. Met succes: de agenda puilt uit en haar klanten zijn haar bedrijf uiterst trouw.



**FRANCA ZEGERS (46),**  
EIGENAAR AUTOSERVICE FRANCA

### Hoe kun je jouw autobedrijf het beste omschrijven?

“Bij ons kun je terecht voor alle onderhouds- en reparatiewerkzaamheden en van een APK tot aan een storingsdiagnose. Toen ik ineens werkloos werd, vroegen de klanten waar ik heen zou gaan, ze wilden namelijk weer bij mij komen. Zo heb ik heel veel klanten kunnen ‘behouden’. Ze geven aan dat het er hier gemoedelijk aan toegaat. Vertrouwen, daar gaat het om. De eerste drie maanden was ik alleen, maar kreeg ik het werk simpelweg niet gedaan. Toen heb ik Ben, die door de sluiting van onze werkgever ook geen werk meer had, in dienst genomen. Ik voer zelf alle APK-keuringen uit. Sinds augustus 2018 heb ik exact 733 auto’s gekeurd.”

### Heb je altijd al een eigen garagebedrijf willen hebben?

“De ambitie om voor mijzelf te beginnen heb ik nooit gehad, de mogelijkheid deed

zich gewoon voor. Wel wist ik al sinds mijn jeugd dat ik monteur wilde worden. Ik was altijd erg geïnteresseerd in de technische kant van auto’s. Ik begon bij Toyota en toen kwam daar 25 jaar werken bij Ford achteraan. In 1999 behaalde ik mijn diploma voor APK-keurmeester en in 2011 mijn ‘Master Technician’, het hoogst haalbare binnen het Ford-opleidingstraject. Leuk detail is dat ik de eerste vrouwelijke automonteur binnen de Nederlandse Ford-organisatie ben met deze titel.”

### Wat zijn de mooiste aspecten van je vak?

“Sowieso vind ik Ford een heel mooi merk. Ik heb er 25 jaar ervaring mee en de auto’s zitten technisch gewoon goed in elkaar. Wij hebben met name particuliere klanten met alle denkbare merken, van een 20 jaar oude Ka tot aan de modernste modellen. Maar ook bedrijfswagens zijn welkom. Ook maken wij handig gebruik van WhatsApp om foto’s en filmpjes te sturen van een

bepaald defect of mankement. Dat is het mooie van deze technologische tijd: de middelen zijn er! En zekker, ook oudere klanten maken er dankbaar gebruik van.”

### Belet het coronavirus jou als ondernemer in deze tijd?

“Eigenlijk niet. Juist nu is het een gekkenhuis; mensen zijn veel thuis en kunnen dus makkelijker de auto missen. Om klanten te helpen, halen we de auto soms op. Net even een stapje extra zetten, zo werken wij graag. Overal hebben we beschermende folie voor en daarnaast heel vaak handen wassen. Maar dat hebben we er natuurlijk voor over. We prijzen ons gelukkig dat we in deze periode veel werk hebben.”

## APK 'still going strong' ondanks corona

Ongekend, de impact van het coronavirus COVID-19. Uiteraard heeft dit ook invloed op de APK. Het reguliere APK-proces blijft ondanks het coronavirus gewoon doorgaan en als erkenninghouder kun je de voertuigen op de gebruikelijke wijze afmelden. Ook blijft de RDW als vanouds bereikbaar. Intern heeft de RDW maatregelen genomen om ook de steekproeven te kunnen blijven uitvoeren. Gelukkig zagen we ook dat erkenninghouders hierop hebben geanticipeerd om dit ook mogelijk te maken met de maatregelen vanuit de RIVM als basis. Dat zijn ook de maatregelen die wij als RDW volgen.

### Wettelijke taak

In nauwe samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is besloten om de APK-keuring te blijven uitvoeren en daarmee ook het uitvoeren

van de steekproef als wettelijke taak. De verkeersveiligheid is ook in deze tijd een belangrijke zaak. Kans op meer ongevallen door technische mankementen die bij de APK geconstateerd zouden zijn, daarop zit niemand te wachten.

### Veiligheid voorop

Medewerkers van de RDW die ziekteverschijnselen vertonen, blijven thuis, stoppen met werken en gaan in quarantaine. We blijven werken volgens de richtlijnen van het RIVM en veiligheid staat hierbij voorop. Dit geldt voor onze medewerkers en dit verwachten we ook van jullie als erkenninghouders. Vooralsnog zien we geen terugloop in het aantal keuringen, dus de APK-plichtige voertuigen worden door de klanten nog gewoon, zoals voorheen, aangeboden voor de keuring.

Er zijn klanten die het voertuig op een of andere wijze niet naar de garage kunnen of durven te brengen voor de keuring. Vanuit de branche krijgen we positieve signalen dat er vanuit de garages mogelijkheden worden geboden voor het ophalen en retourneren van het voertuig. Een mooi gebaar! En een fraai voorbeeld van 'samen staan we sterk'.

### Keuring niet mogelijk?

Sommige APK-plichtige voertuigen verblijven om moverende redenen in het buitenland. In sommige gevallen is het vanwege het coronavirus niet mogelijk om deze voertuigen aan te bieden voor een keuring in Nederland. Dan is het raadzaam in deze bijzondere situatie om de voertuigeigenaar door te verwijzen naar de RDW.

## Gebruik mobiele hefkolommen (wielgreetlift) aflopende zaak

**Het gebruik van mobiele hefkolommen om APK-keuringen uit te voeren is vanaf 1 januari 2021 niet meer toegestaan. Simpelweg omdat het niet veilig genoeg is.**

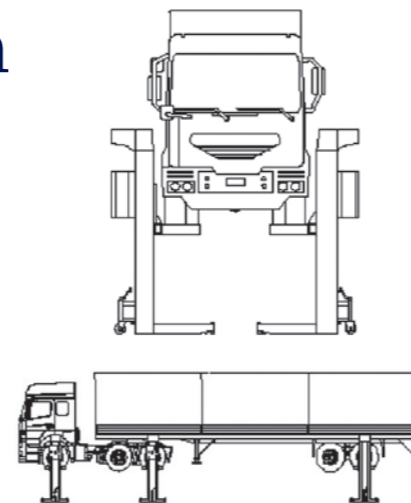
Voor de APK wordt gebruikgemaakt van een hefinrichting of inspectieput om de keuring op de juiste wijze uit te kunnen voeren. De bedoeling is namelijk dat de keurmeester het voertuig veilig en recht-opstaand kan inspecteren. Bij het gebruik van losse hefkolommen (wielgreetlift) zijn niet alle keuringsaspecten op een veilige wijze uit te voeren. Daarom is dat vanaf 1 januari 2021 niet meer toegestaan.

### Wat te doen?

Om aan de erkenningseisen te blijven voldoen, moeten erkenninghouders die

nu nog gebruikmaken van goedgekeurde hefkolommen vanaf 01-01-2021 beschikken over een hefinrichting waarbij de wielen worden ondersteund. Een alternatieve oplossing is het gebruik van een inspectieput. Aan beide zijn eisen verbonden waarvan de basis met betrekking tot de hefhoogte is beschreven in de Regeling Erkenning en keuringsbevoegdheid APK artikel 9.

In lid 5 van dit artikel is opgenomen dat de hefinrichting in goede staat van onderhoud moet verkeren. Wat daarmee wordt bedoeld, is opgenomen in de Toezichtbeleidsbrief 2020 en het document 'Beleid, inrichting en apparatuur'. Beide zijn ook terug te vinden op [www.rdw.nl/zakelijk](http://www.rdw.nl/zakelijk). Hierin wordt onder meer uitgelegd waar aan een goedgekeurde hefinrichting of



inspectieput moet voldoen. Ook de benodigde vrije ruimte rondom de hefinrichting en inspectieput is hier beschreven. Erkenninghouders die gebruikmaken van goedgekeurde hefkolommen en nog niet in het bezit zijn van een goedgekeurde hefinrichting of inspectieput hebben dus nog 6 maanden de tijd om de erkenning hierop aan te passen.

## Ik heb geen rijbewijs, wat nu?

**Het hebben van een rijbewijs is niet geregeld in de APK-regelgeving en is ook niet verplicht om APK-keurmeester te worden en examen te doen bij het IBKI.**

Wel is het zo dat bij uitvoeren van een APK-keuring een rijproef nodig kan zijn. In bepaalde situaties is dat aangegeven in de wijze van keuren. In deze situatie moet de keurmeester dus een rijproef kunnen uitvoeren of laten uitvoeren.

Dus alléén als een rijproef onderdeel is van de APK-keuring is een geldig rijbewijs nodig voor de betreffende voertuigcategorie.

### Bijzondere situatie

Een kampeerwagen met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg en een massa ledig onder de 3.500 kg kan

en mag bij een APK2-erkenninghouder gekeurd worden.

Is de keurmeester niet in het bezit van het juiste rijbewijs, dan mag in dit geval ook iemand anders met een rijbewijs C een rijproef maken. Voorafgaand aan de APK-keuring en de eventuele steekproef is het dus goed om erop te letten dat er iemand met het juiste rijbewijs aanwezig is om eventueel die rijproef te maken.

### Remproef wel altijd zelf doen

Voor een remproef met een remvertragingmeter geldt dit niet. De keurmeester moet die zelf uitvoeren en heeft dan dus minimaal een rijbewijs nodig. Voor alle duidelijkheid: de steekproefcontroleur doet zelf nooit een remproef. Die taak ligt altijd bij de APK-keurmeester die

dat uitvoert onder toezicht van de steekproefcontroleur.

Tijdens deze coronatijd nemen we de RIVM-maatregel van 1,5 meter in acht en zal de steekproefcontroleur niet mee rijden. De keurmeester kan na de remproef middels een printuitdraai de wettelijke vertraging aantonen.



## IBKI in tijden van corona

Vanwege de coronacrisis had IBKI al haar APK-examens geannuleerd tot 25 mei 2020. Alle deelnemers zijn door IBKI hiervan persoonlijk op de hoogte gesteld.

### Bevoegdheid

IBKI heeft samen met de RDW geconcludeerd dat de reden voor de annulering zo uniek is, dat de APK-keurmeester hiervan niet de dupe mag worden. Daarom is afgesproken dat, wanneer door het stilleggen van de APK-examens als gevolg van de coronamaatregelen de bevoegdheid dreigde te verlopen, IBKI deze bevoegdheid één keer met vier maanden kon verlengen. Dat gold ook wanneer de 'inactieve' bevoegdheid (na 4 jaar) dreigde te verlopen. De APK-keurmeester kon hiervoor zelf contact opnemen met IBKI. De oplossing is met veel waardering ontvangen in de branche.

### Hoe nu verder?

Maar hoe ziet het vervolgtraject eruit? Herme Bruin van IBKI: "Net als de recent aangekondigde versoepelingen van het kabinet zal IBKI ook gestructureerd de examens weer gaan opstarten. Ons coronateam staat voor een behoorlijke uitdaging. Door onder

meer de 1,5-metermaatregel, is onze examencapaciteit fors afgenomen. Daardoor is het zoeken naar een nieuwe werkwijze om onze examens weer verantwoord en veilig voor de deelnemers en onze examinatoren te kunnen afnemen. Dat brengen we per examenlijn in kaart en nu al blijkt dat dit een zeer moeilijke puzzel is met ontelbaar veel stukjes. Daarom is IBKI genooddaakt keuzes te maken welke examenlijnen wel opgestart worden en welke nog niet."

Herme vervolgt: "Inmiddels worden er weer APK-examens afgenomen, maar stellen we ons direct ook de vraag hoe we de opgelopen achterstanden de komende tijd weer gaan inlopen. Plannen we bijvoorbeeld meerdere groepen op één dag, dus met avondexamens en zaterdagen? Daar zijn we nog niet over uit. Want het virus is niet weg en alles hangt dus af van hoe het zich gaat gedragen de komende tijd."

Na elke persconferentie van het kabinet maakt IBKI opnieuw een afweging of hervatte examenlijnen gecontinueerd en/of versoepeld kunnen worden, of dat de maatregelen weer aangescherpt moeten worden. Ook de noodzaak om de afname van APK-examens opnieuw stil te leggen, kan zich voordoen. Op de website [www.ibki.nl](http://www.ibki.nl) staat de laatste relevante informatie hierover.



**Lodewijk poseert met plezier in zijn Mustang GT V8 uit 1995. Hij kijkt tevreden terug op zijn RDW-tijd.**

**Tegen jonge keurmeesters zegt hij nog:**

**“Werk systematisch en wees zeker van je zaak.”**

RDW'er Lodewijk van der Kolk eerste APK2-keurmeester van Nederland

# ‘Techniek is wel mijn ding’

**Tijd voor een feestje: op 16 juli is het precies 35 jaar geleden dat de RDW met iets nieuws begon. Op die datum werd de eerste APK2 uitgevoerd in Nederland. Lodewijk van der Kolk was namens de RDW de man die dat voor zijn rekening nam. Hoe kijkt hij daarop terug? En hoe is het nu?**

“Het is goed met mij, dank u wel,” aldus een opgewekte Lodewijk van der Kolk. “Alleen mijn gehoor laat me behoorlijk in de steek. Maar gelukkig wil mijn vrouw mijn gehoor zijn.” Lodewijk is 73 jaar en woont in Den Haag. Daar is hij ook geboren. En zoals zoveel APK-keurmeesters had en heeft ook Lodewijk een hart voor techniek. “Ja, techniek was wel mijn ding, ja. Het begon als puber natuurlijk met fiets en brommer. De volgende stap werd de auto.”

#### **Van licht tot tacho**

Toch kwam Lodewijk niet meteen terecht bij de RDW, maar met een omweg. “Na de dienstplicht in 1972 lagen de banen niet voor het opscheppen. Uiteindelijk kon ik

met mijn HTS Werktuigbouw terecht bij een ingenieursbureau voor de olie-industrie. Als technisch tekenaar. Maar het was niet echt mijn droombaan. In 1974 kwam de RDW op mijn pad en ik voelde me er meteen thuis.”

Lodewijk begon als keurmeester lichte voertuigen op het keuringsstation Fruitweg in Den Haag. Vervolgens ging hij steeds een stapje verder richting zware voertuigen, LPG-installaties, vervoer gevaarlijke stoffen, autobussen en ook tachograaf. “Ik heb het altijd reuze naar mijn zin gehad bij de RDW en ben gebleven tot mijn pensioen in 2010.”

#### **Voor de Bühne**

De allereerste APK2-keuring in 1985 was een, voor die tijd, behoorlijk mediaspektakel. De televisie was present, de radio en ook de staatssecretaris. Om die reden was de auto die gekeurd ging worden, een Citroën DS, al voorgekeurd. De eerste officiële APK-keuring voor personenauto's op 16 juli 1985 was zodoende een beetje voor de Bühne, zo mogen we nu wel verklappen. Toch dreigde het nog mis te gaan, want uitgerekend deze DS kreeg vlak voor zijn landelijke 'optreden' een stevige aanrijding van opzij te verduren! Het kon gelukkig op tijd hersteld worden om het feestje door te laten gaan... Lodewijk had geen problemen met het showgehalte van die



*Lodewijk verzorgt een APK2-DS-rondleiding voor de media en hoge ambtenaren in 1985.*

dag. “Het was uiteindelijk een heel positief en relaxed evenement. Ik was ook niet gespannen. Voor mij was het meer het verzorgen van een rondleiding onder en langs de auto voor de belangstellenden en de media.”

#### **Vijf auto's tegelijk...**

Lodewijk is een petrolhead. “Hoeveel auto's ik zelf heb gehad? Ik zou het echt niet meer precies weten. Te veel om op te noemen. Een 2CV, Kever, Kadett, maar ook een Peugeot, Renault, Ford en een Chevrolet Camaro. Ik was een hobbyist en had soms vijf auto's tegelijk... Ik had een speciale verzekering; alleen mijn vrouw en ik mochten in al die auto's rijden. Anders werd het een beetje een erg dure grap.” Onder een auto liggen doet Lodewijk niet meer. Al koestert hij wel nog steeds zijn Ford Mustang. Hij brengt zijn tijd nu voornamelijk door met fietsen en tennissen. “Bovendien kook ik graag en daar is mevrouw Van der Kolk dan weer heel content mee.”

### **Lodewijks APK-afkeur-top 3**

Jarenlange ervaring van Lodewijk met het keuren van auto's stelt de Hagenaar in staat zijn top 3 op te sommen van meest voorkomende oorzaken van APK-afkeur.

1. Roetschade
2. Emissie
3. Verlichting

# Deeltjesteller nadert goedkeuring

Op dit moment buigt het Nederlands Meetinstituut (NMI) zich over de deeltjesteller. De typegoedkeuring is het laatste onderdeel in het ontwikkelingsproces van het apparaat dat in de toekomst waarschijnlijk een onderdeel van de APK-keuring van dieselauto's met roetfilter gaat worden. De wetgeving hiervoor is in voorbereiding. Innovation Expert Paul Kok van NMI vertelt.

“Een moderne dieselmotor is in principe erg schoon. Dat wil zeggen: als het roetfilter goed functioneert, en daar zit vaak het probleem. In 2019 trok TNO de conclusie dat zo'n negen procent van de auto's en bestelbussen met dieselmotor een roetfilter heeft dat niet goed functioneert of soms zelfs helemaal verwijderd is. Je kunt er niet zomaar van uitgaan dat een goede roetmeting betekent dat het roetfilter in orde is. Er is vanuit de regering aangegeven dat er behoefte is aan een goede roetfiltercontrole, want als het 'roetfilterprobleem' kan worden opgelost, zou de hoeveelheid fijnstof die het Nederlandse wagenpark uitstoot in één klap met zo'n acht procent dalen. Daar komt de deeltjesteller in het spel.”

## Twee principes

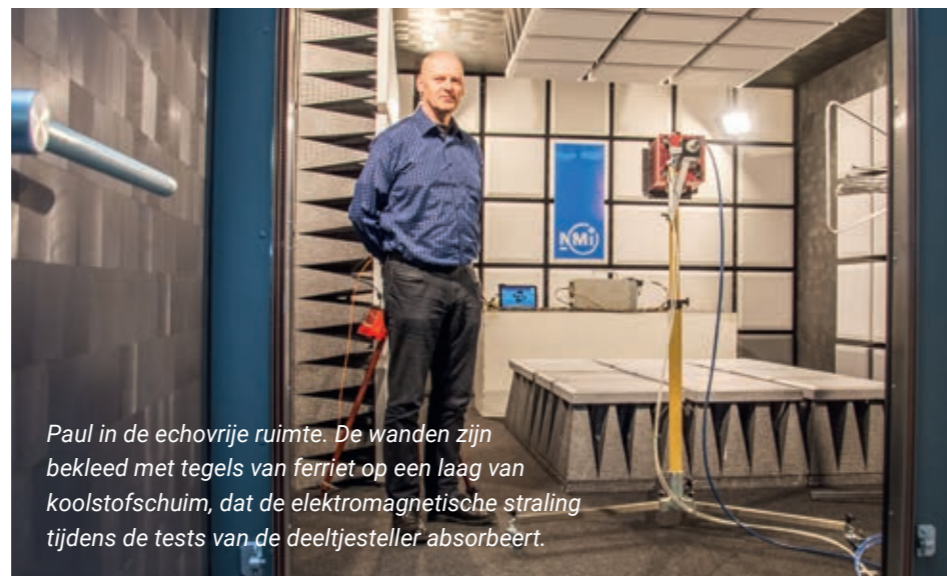
“Een deeltjesteller kan kleine roetdeeltjes – hooguit tweehonderd nanometer groot – in de uitlaatgassen van een auto detecteren, en zo vertellen of een roetfilter in orde is of niet. Op dit moment zijn er twee gangbare meetprincipes. Wanneer een deeltjesteller werkt volgens het principe van 'diffusion charging' worden de uitgestoten deeltjes elektrisch geladen, en kan de deeltjesteller de uitstoot bepalen aan de hand van de elektrische lading die het apparaat waarneemt. Bij het condensatieprincipe hecht een druppel van een speciaal soort alcohol zich aan

het roetdeeltje. Dat groeit dan, en daardoor kan het door de deeltjesteller worden waargenomen.”

## Metrologische eisen

“Voor elk meetmiddel, dus ook voor de deeltjesteller, is in de Regeling Voertuigen hoofdstuk 8 Meetmiddelen vastgelegd aan welke metrologische eisen het moet voldoen. Op dit moment bekijken wij of dat het geval is voor de deeltjestellers die straks waarschijnlijk in Nederlandse keuringsstations worden ingezet. Is de elektromagnetische immuniteit bijvoorbeeld gewaarborgd? Met andere woorden, blijft de meting kloppend als ik

bijvoorbeeld een mobiele telefoon naast het apparaat houd? We plaatsen de deeltjesteller in een echovrije ruimte binnen een kooi van Faraday, zodat we de invloed van radio- en geluidsgolven heel nauwkeurig kunnen zien. Ook bekijken we of temperatuurverschillen invloed hebben op de nauwkeurigheid. Daarvoor zetten we de deeltjesteller bijvoorbeeld in een gekoelde ruimte – een soort luxe vrieskist, die trouwens ook verwarmd kan worden – en vergelijken we de meting met die van een apparaat dat in een neutrale ruimte staat. Kort gezegd onderwerpen wij de deeltjestellers aan allerlei variabelen waarvan we de



Paul in de echovrije ruimte. De wanden zijn bekleed met tegels van ferriet op een laag van koolstofschuim, dat de elektromagnetische straling tijdens de tests van de deeltjesteller absorbeert.



Paul Kok installeert de deeltjesteller in de echovrije ruimte.



waarde kennen, en bekijken of de meting hetzelfde blijft. Dat is zeker niet altijd het geval. Dat onderstreept dus het belang van de metingen, en de certificering van de apparaten. Leuk is dat ik, ondanks mijn

ruime ervaring in dit vak, de meetprincipes die deeltjestellers gebruiken niet kende. Het is dus ook voor ons weer een leerzaam proces!”

## Internationale standaard

“Wanneer de deeltjestellers hun goedkeuring krijgen en ze in de praktijk kunnen worden ingezet, is lastig te bepalen. Dat staat of valt met de testresultaten, en in theorie kan het bij elke test fout gaan. Een fout kan betekenen dat de fabrikant een kleine aanpassing moet doen, maar evengoed kan een grote, tijdrovende ingreep nodig zijn. We gaan uit van het *best case scenario*, waarin het proces in drie maanden afgerond kan zijn. Volgend

jaar, 2021, is dus nog altijd een haalbare kaart. Het is de bedoeling dat de deeltjesteller in heel Europa, en zelfs ver daarbuiten, wordt omarmd. Daartoe heeft een groep van zo'n twintig wetenschappers, fabrikanten en metrologisch specialisten zich gebogen over een internationale standaard waaraan de deeltjesteller zou moeten voldoen. Zelf was ik daar ook bij betrokken, en ik ben trots op het document dat ik namens deze groep mocht schrijven. Het is fijn om te weten dat je met je werk bijdraagt aan de oplossing van een probleem dat in de hele wereld urgent wordt gevonden. Hoe lager de uitstoot van fijnstof, hoe beter het is.”

## Meer toezicht op koplampstapparaten

Alle APK-apparatuur moet deugdelijk zijn en in goede staat van onderhoud verkeren. Dat geldt uiteraard ook voor het koplampstapparaat. In de Toezichtbeleidsbrief 2020 is beschreven wat de RDW hiermee bedoelt. Deze is te vinden op [www.rdw.nl/zakelijk](http://www.rdw.nl/zakelijk) of in de online APK-regelgeving.

Uit een onderzoek dat kortgeleden bij diverse erkenninghouders in het land is uitgevoerd, bleek dat veel apparaten gebreken vertonen. Dit komt de kwaliteit van de dimlichtcontrole en dus de verkeers-

veiligheid niet ten goede. Daarom besteedt de RDW daar extra aandacht aan tijdens de steekproeven of bedrijfsbezoeken. Als erkenninghouder ben je er zelf verantwoordelijk voor dat dit meetmiddel aan

de eisen voldoet. Is dat niet het geval, dan heeft dat gevolgen voor de APK-erkenning. Het is namelijk niet toegestaan om met ondeugdelijke apparatuur een keuring uit te voeren.

### Op een rijtje

De eisen voor een deugdelijk apparaat in de Toezichtbeleidsbrief zijn duidelijk. De voet, de zuil, het vizier, de verstelinrichtingen en de optiekkast, waaronder de lens en



het projectievlak, mogen niet dusdanig zijn **beschadigd** dat de werking van het apparaat beïnvloed wordt. Verder moeten de verstelinrichtingen **spelingvrij** zijn en werken zoals oorspronkelijk bedoeld is. Ten slotte moet de optiekkast **waterpas** gemonteerd zijn ten opzichte van de voet. Of de optiekkast moet waterpas **te stellen zijn** ten opzichte van de voet. Als de koplampstester op rails is gemonteerd, moeten de **rails** aanwezig zijn en niet dusdanig beschadigd zijn dat de werking van het apparaat beïnvloed wordt. Vanaf 1 januari 2021 is een koplamp-

testapparaat met onder andere een vast projectievlak en/of onnauwkeurige schaalverdeling niet meer toegestaan. Het projectievlak waarop het lichtbeeld geprojecteerd wordt, moet dan verstelbaar zijn. Op deze wijze is vast te stellen wat de daling in mm per meter of procenten is.

### Rectificatie

In de brief die de RDW onlangs heeft verstuurd naar alle erkenninghouders (onderwerp Ontwikkelingen APK) is abusievelijk aangegeven in **0,1 millimeter per meter**. Dit moet 1 millimeter per meter zijn.

## Goed rubber van levensbelang

Banden dragen het hele gewicht van een voertuig en zijn het enige contact met de weg. Ze hebben daarom een grote invloed op de verkeersveiligheid. Dat is ook de reden dat er zo veel eisen zijn in de APK-regelgeving.

Banden zijn onderhevig aan slijtage en krijgen veel te verduren tijdens het rijden. Uit cijfers blijkt dat door APK-keurmeesters

tijdens de keuring vaak een gebrek aan de banden wordt geconstateerd en gemeld. Maar ook steekproefcontroleurs komen

*De hele auto is verbonden met het wegdek op vier plekken ter grootte van een handpalm: banden zijn van levensbelang.*



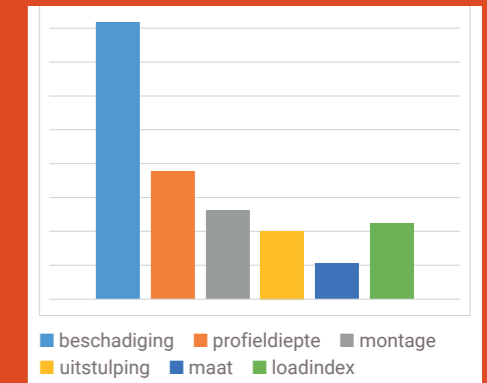
gebreken tegen tijdens de steekproef. Zo staat het keuringsaspect 'Band beschadigd' altijd hoog in de misser-top 10, zowel bij APK1 als APK2. Maar ook andere missers komen regelmatig voor, zoals onvoldoende profieldiepte en een verkeerde montage.

### Juiste plek

Het beoordelen van een band voor de APK is niet moeilijk en door een nauwkeurige controle zijn bandenmissers eenvoudig te

voorkomen. Een hulpmiddel daarbij is het bekende IBKI-bandenkaartje. Ook dit kaartje is aan slijtage onderhevig en daarom is er een nieuwe toegevoegd bij dit blad. Altijd handig om precies op de juiste plek te meten en je hebt altijd een overzicht van de bandeneisen bij de hand.

*Bandenmissers bij de APK2 in 2019 met beschadiging ruimschoots op de eerste plaats.*



## Afkeur-top 10-klassieker: veersysteem

Een goedwerkend en deugdelijk veersysteem is cruciaal voor de veiligheid van het voertuig op de weg. Daarom is het ook een belangrijk APK-item. Des te opvallender is dan dat het veersysteem al vanaf het begin van de APK elke keer weer in de afkeur-top 10 staat.

Vooraf bij APK2-voertuigen, en dan met name bij het beoordelen van de schroefveren, gaat het te vaak mis, zo wijst de ervaring uit. Daarom nog even de eisen voor het veersysteem op een rij. In artikel 5\*28 zijn de eisen opgenomen in de APK-regelgeving. Waar corrosie te zien is, komen aanvullende eisen om de hoek kijken.

### Geen breuken en scheuren

Aangegeven is dat de keurmeester het veersysteem visueel moet controleren. Onontbeerlijk hierbij is voldoende verlichting om de veer goed te kunnen inspecteren vanuit verschillende hoeken. Vaak blijkt dat een goede looplamp in combinatie met goed kijken onvoldoende is om een schroefveer correct te kunnen beoordelen. Gebruik de handen om de gehele winding van de schroefveer te volgen, van begin tot eind, of er geen breukvlak voelbaar is. Hierbij is het soms nog nodig om met gereedschap de veer te bewegen om breuken zichtbaar te maken. Door de constructie en montage van het laatste gedeelte van de schroefveer in

een kunststof/rubber montageomgeving is dit lastig te checken. Maar juist dat laatste deel van de veer is van wezenlijk belang voor een deugdelijke bevestiging.

### Deugdelijk bevestigd

Een schroefveer moet deugdelijk zijn bevestigd. Als een stuk van de schroefveer is afgebroken, wordt de veer korter. Hierdoor is het mogelijk dat deze niet meer op zijn plek blijft als er bijvoorbeeld over een verkeersdrempel wordt gereden. Om te kijken of een veer deugdelijk is bevestigd, moet het voertuig vrij hangen, uit de veren. Belangrijk hierbij is dat de veer dan op zijn plaats blijft zitten en beide daarvoor bedoelde aanlegposities moet raken.

De veer moet na het in- en uitveren altijd weer op de originele bevestigingsplaats terugkomen.

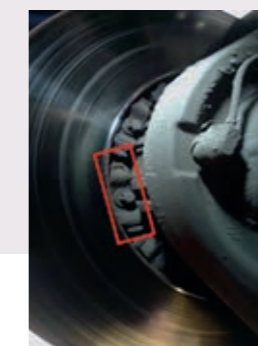
### Let op verlagingsveren

Verlagen van het voertuig via de veren staat sportief. Het moet echter wel op de juiste wijze worden uitgevoerd. Vaak is dit een complete set inclusief schokdempers. Als alleen de veer is vervangen om een voertuig te verlagen, zie je vaak dat bij het uithangen van het voertuig op de hefbrug de veer niet meer op zijn plaats blijft zitten. Dit is niet deugdelijk bevestigd en resulteert in een voertuig dat niet aan de eisen voldoet, ook al zijn het goedgekeurde veren.

## Corrosie bevestigingsplaatjes van een remschijf

Bij sommige zware voertuigen zijn de remschijven bevestigd door middel van opvul- en bevestigingsplaatjes. Het komt in de praktijk voor dat de bevestigingsplaatjes corrosie vertonen. Regelmatig krijgt de RDW vragen over de toegestane mate van corrosie van dit onderdeel.

Het uitgangspunt is altijd dat een remschijf deugdelijk moet zijn bevestigd met alle daarvoor bestemde bevestigings- en borgmiddelen. Uit nader onderzoek is gebleken dat de remschijf bij de betreffende constructie is gemonteerd op een vertande naaf. Tussen de vertanding van de remschijf en de naaf zitten opvulplaatjes die het geheel op hun plek houden. Alles wordt vastgezet met bouten en bevestigingsplaatjes.



Van een deugdelijke bevestiging is sprake als alle bouten en bevestigingsplaatjes aanwezig zijn en niet zodanig zijn beschadigd of gecorrodeerd dat 'een deugdelijke bevestiging' niet opgaat.

*Om te beginnen moeten alle bouten en bevestigingsplaatjes aanwezig zijn en daarnaast niet te veel corrosie hebben.*



MIKE DUCKERS, EIGENAAR H.D. SERVICE VENLO

## ‘Een trike biedt de sensatie van motorrijden’

Mike Duckers is opgegroeid tussen de trikes en motoren. Op zijn tiende sleutelde hij al mee in de zaak van zijn vader, die in de jaren 90 trike-importeur werd. Over wat een trike zo bijzonder maakt, hoeft hij niet lang na te denken. “Dat extravagante uiterlijk. En dat het in de buurt komt van motorrijden. Je mag al op een trike rijden met een B-rijbewijs, als je dit voor 19 januari 2013 hebt gehaald.”

“Eigenlijk bestaat er niet zoiets als de typische trikerijder. Door-gaans zijn het mensen die geen motorrijbewijs hebben, maar wel de sensatie van motorrijden willen ervaren. Van jong tot oud. Het is echt een *way of life* voor velen. Je ziet ze zelfs met compacte caravans erachter. Eén vaste klant was motorrijder, maar is inmiddels helemaal om. Ik heb nog nooit zo’n fervente trikerijder meegemaakt, hij rijdt dik 15.000 kilometer per jaar.” Lastig is trikerijden niet, volgens Mike. Je geeft gas met de rechterhand

en remt met de rechervoet. Verder moet je rekening houden met de breedte achter, maar als je het midden van je weghelft aanhoudt, dan kan het niet misgaan. “De APK van een trike kan op de grond, daar is geen brug voor nodig, een doelmatige krik volstaat al. Dit in tegenstelling tot wat veel autobedrijven gek genoeg denken. Onze trikes gaan naar de burens voor de APK-keuringen, dat is Autobedrijf Noorderpoort. Onze vaste keurmeester bij Noorderpoort heet Sraar en hij heeft de nodige kennis van trikes en is ontzettend flexibel. Die flexibiliteit is voor mij als ondernemer top, die service verleent hij toch maar mooi aan ons!” Het grootste verschil met een personenautokeuring is volgens Mike dat bepaalde uitvoeringen geen fuseekogels hebben maar balhoofd-lagers en daar wordt vanzelfsprekend op gekeurd. “Verder zijn er geen eisen aan de uitstoot en een derde remlicht, achteruitrijlicht en mistachterlicht zijn niet verplicht.”