

Advies- en reparatiepunten

Resultaten inbreng keurmeesters → 4

Uw mening over digitale regelgeving → 2

Invoer bij de nieuwe APK 1-remmenbank bij een voertuig met ALR-plaat → 6

Aanvullend controleren remslangen → 5

Digitaal vangnet: webdirect APK → 9

Hoe zit dat? → 10

De winnaars van een PDA → 12

Lastige punten bij rollenremtestbank APK 1 → 8
Duplicaatcode op kentekenbewijs → 10
Profeldiepte terrein-

banden → 10
Loadindex bedrijfsautobanden → 11
Luchtcransen in voorraad- en commandoleiding → 11

2

Uw mening over digitaal aangeboden regelgeving



Hoe staan keurmeesters eigenlijk tegenover digitale regelgeving? Gebruiken ze naast die oude vertrouwde handboeken ook de RDW-site op internet, of kennen ze die mogelijkheid helemaal niet? Tijdens de afgelopen AutovakRAI werd de keurmeesters zélf naar hun mening gevraagd.



Het is nu ook mogelijk om de APK-regelgeving online te raadplegen. Dit kan op verschillende manieren. U kunt de regelgeving als pdf-bestand printen of als ZIP-file downloaden.

Zonder de pretentie te hebben dat het hier om een representatief onderzoek gaat, zorgt een totaal van 121 geënquêteerden voor een aardige indruk hoe keurmeesters over deze materie denken. Hoe is de RDW hiervoor te werk gegaan? Tijdens de tentoonstelling werd daarvoor op de RDW-stand een kleine quiz en een enquête gehouden, in het kader van het streven van de RDW om de digitale dienstverlening verder uit te breiden.

Website RDW is favoriet

De resultaten van de enquête geven, helaas, geen éénduidig beeld. De bekendheid van de RDW-site is maximaal (grafiek 3), maar circa een op de drie keurmeester weet niet dat de APK-regelgeving daar ook op te vinden is (grafiek 4).

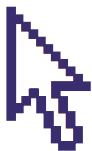
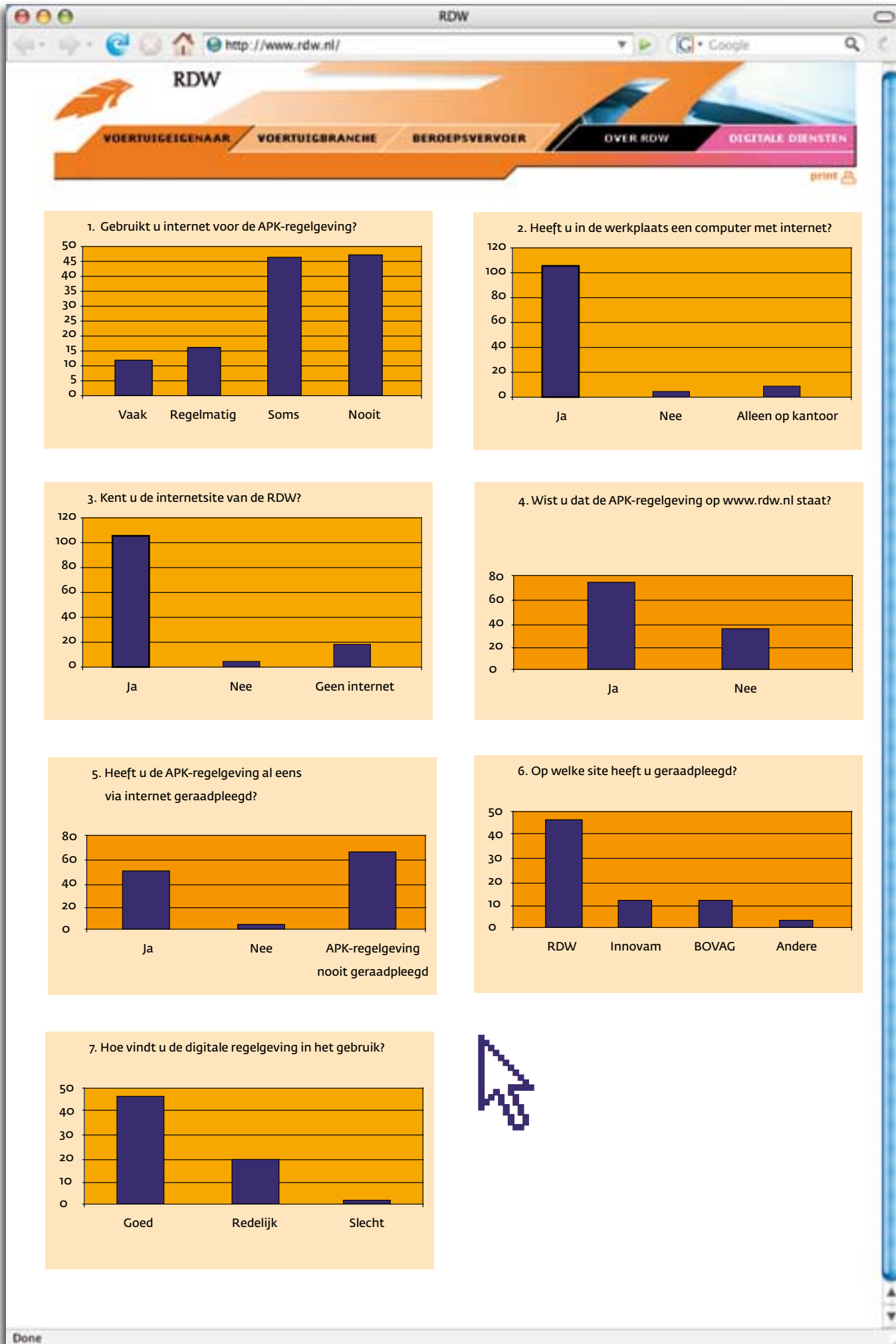
Goed is dat de toegang tot het internet, en daarmee de RDW-site, voor iedere keurmeester laagdrempelig is. De cijfers geven aan dat in elke werkplaats wel een computer met toegang tot internet aanwezig is (grafiek 2). Maar de verhouding tussen keurmeesters die het internet nooit, en die het soms tot vaak gebruiken is ongeveer even groot (grafiek 1). Wel is duidelijk dat de RDW-site favoriet is (grafiek 6) wanneer er op het internet naar APK-regelgeving gezocht wordt. Bijna de helft van de internetsurfers prefereerden de RDW-site boven de informatie van andere aanbieders.

Toekomst

De RDW wil informatie steeds meer digitaliseren en het aanbieden van deze digitale informatie vormt daarbij een belangrijk onderdeel. Nog steeds wordt echter een deel hiervan ook per post aangeboden. Dat is dubbel werk en de vraag is dan ook gerechtvaardigd of de informatieverstrekking niet op een efficiëntere manier kan plaatsvinden.

Ook voor de APK-regelgeving geldt dat de RDW er naar streeft om deze uitsluitend nog digitaal aan te leveren. Ongeveer de helft van de keurmeesters was tevreden over de aangeboden digitale informatie, maar een op de vijf kwam niet verder dan een 'redelijk' oordeel (grafiek 7).

De opbouwende kritiek en suggesties die tijdens de AutovakRAI door de keurmeesters werd aangedragen, zal daarbij zeker verwerkt worden om de waardering in de toekomst op een hoger niveau te brengen.



4

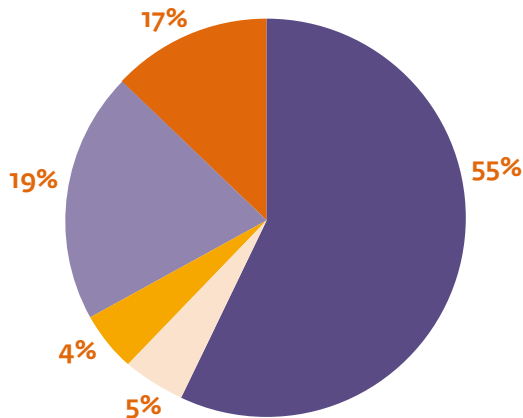
Resultaten inbreng keurmeesters

Alle advies- en reparatiepunten bij goedkeurmeldingen APK 2 in 2006.

Sinds 2000 moeten de advies-, reparatie- en afkeurpunten in het APK-systeem ingebracht worden. Na een aarzelende start en de nodige aandacht voor deze opvoermogelijkheid blijkt dit systeem - gezien de hoge inbreng - een succes te zijn. Dat is belangrijk, want alle door de keurmeesters aangeleverde informatie wordt door de RDW verwerkt en voor verschillende doeleinden gebruikt. Zo is het een belangrijk onderdeel bij de discussie rond de APK-frequentie. Ook tijdens internationaal overleg worden deze gegevens getoond ter onderbouwing van het APK-systeem in Nederland.

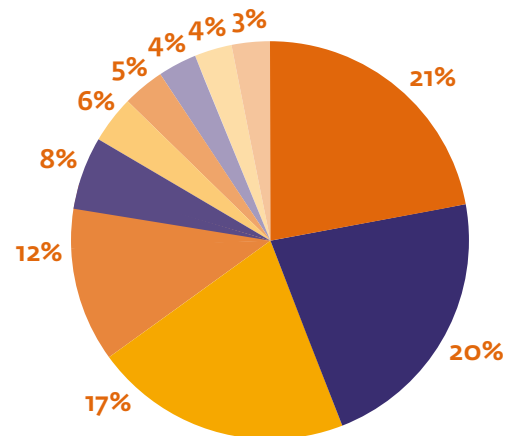
Dat we deze data hard nodig hebben om onze standpunten helder en overtuigend naar voren te brengen, zal dan ook duidelijk zijn.

ADVIESPUNTEN BIJ GOEDKEURMELDINGEN



Gebrek	Omschrijving	Aantal adviespunten
AC1	Er is een band aanwezig met een profieldiepte tussen 1,6 en 2,5 mm	693.066
AC2	Er is een schokdemper aanwezig die lekkage vertoont	67.277
AC3	Er is een doorgeroest deel aanwezig tussen 1,5 en 2,0 E en of met meer dan 15% roestschade	51.800
AC4	Er is een stuur- of fuseekogel aanwezig met een slijtage minder dan 1,0 mm	247.403
AC5	Zichtbare mechanische delen van het remsysteem vertonen vergaande slijtage	214.456
Totaal:		1.274.002

TOP 10 IN % REPARATIEPUNTEN BIJ GOEDKEURMELDINGEN



Gebrek	Omschrijving	Aantal reparatiepunten
601	Banden 5.*.27	261.822
801	Onderdelen reminrichting 5.*.31	245.304
112	Werking en toestand verplichte lichten, retroreflectie en markering 5.*.55	218.414
303	Uitlaatsysteem 5.*.11	147.450
904	Ruitenwiserinstallatie 5.*.43	95.054
502	Fuseepennen, -lagering, -bussen en -kogels 5.*.19	81.195
602	Veersysteem/schokdempers 5.*.28	65.163
114	Afstelling dimlicht 5.*.56	51.421
701	Onderdelen stuurinrichting 5.*.29	48.916
111	Aanwezigheid en kleur verplichte lichten, retroreflectie en markering 5.*.51/5.*.53	41.481



Trek de huls met behulp van een schroevendraaier open

Aanvullende controle remslangen



Een doorgeroeste persverbinding

Bij sommige auto's is er een rubberen huls over de persverbinding van de remslang aan de wartel aangebracht. Op dit punt kan ernstige corrosie ontstaan, aanvullende controle is dan noodzakelijk.

Omdat deze huls niet altijd eenvoudig met de hand te verschuiven is, kan corrosie bij een visuele controle onopgemerkt blijven. Het blijkt echter dat de persverbinding onder de huls na verloop van tijd kan gaan roesten. En zelfs wel zo ernstig dat de remslang los komt van de persverbinding en alleen nog op zijn plaats wordt gehouden door de rubberen huls zelf.

De wijze van keuren geeft aan: visuele controle. Dat houdt, naast de eventuele drukproef, echter meer in dan alleen maar kijken. In de algemene bepalingen van de APK-regelgeving staat, dat wanneer de visuele controle niet voldoende duidelijkheid geeft, er aanvullend gecontroleerd moet worden. U doet dat in dit geval 'door het uitvoeren van een kracht, al dan niet met behulp van gereedschap'. Als de rubberen huls niet naar beneden geschoven kan worden moet deze aan de bovenzijde met behulp van bijvoorbeeld een schroevendraaier worden opengetrokken.

Wanneer de aansluiting corrosie vertoont, moet deze worden getoetst op grond van artikel 5.*31, lid 1b van de keuringseisen: 'De onderdelen van de reminrichting mogen niet in ernstige mate door corrosie zijn aangetast'.

Tip: Herhaal bij twijfel de drukproef!

6

Invoer nieuwe APK 1-remmenbank bij voertuigen met ALR-plaat

Bij de nieuwe APK 1-remmenbank, die officieel overigens 'rollenremtestbank' genoemd wordt, hoeft u zelf niet meer de remvertraging te berekenen. Dit doet de remmenbank voor u. Maar de remmenbank heeft wél de goede gegevens nodig om te zorgen dat de uitkomst ook juist is voor het voertuig, in dit geval voertuigen met een ALR-plaatje.

1. KENTEKEN

Het kenteknummer zoals vermeld op het kentekenbewijs.

2. MELDCODE

De laatste vier cijfers van het identificatienummer (chassisnummer).

3. EERSTE TOELATING

De datum waarop het voertuig voor de eerste keer is toegelaten (zie ook kentekenbewijs). De remmenbank heeft dit gegeven nodig om te weten welke minimale remvertraging voor dat voertuig van toepassing is.

4. AS 1 (2, 3 ETC.)

Hier vult u de toegestane maximummassa in onder As 1, As 2 enzovoorts (zie ook kentekenbewijs).

5. AS 1. (2, 3 ETC.)

Hier vult u de berekeningsdruk in die bij maximum toegestane asmassa geldt voor As 1, respectievelijk As 2, As 3 enzovoorts (de druk die bij de betreffende as geldt bij de maximum toegestane massa, haalt u van het ALR-plaatje af). Het aantal assen is natuurlijk afhankelijk van het soort voertuig dat u test.

EUROSYSTEM V 7.00.015 © MAHA Maschinenbau Halderwang GmbH & Co. KG

Data-overzicht, v

Klantendata

1 Kenteken OJ-48-XX
 Naam/Firma
 Straat

Voertuigdata

Dealer
 Voertuigtype 2
 3 Eerste toelating 30-03-2006 Kilometer
 Identificatie nr.
 Remfabrikant Pneumatisch Hydraulisch

Testdata

10 Voertuig Kentekengewicht [t] 10.31 9 Wieldia
 Totaal GVW assen 8 [t] 27.00 Pedaal
 As 4 1. 9.00 2. 9.00 3. 9.00 4. ---
 Berekeningsdruk totaal 11 [bar] 6.50
 As 5 1. 6.50 2. 6.50 3. 6.50 4. ---
 Gestuurde assen 12 1. 2. 3. 4. 5
 Verschil [%] 30 30 30 30

Voertuigsoort en klasse

6 14 Oplegger

F2 F3 F4 F5 F6
 ← → Home Laden basisgegevens Extra gegevens Voertuigsoort

6. VOERTUIGSOORT EN -KLASSE

Hier vult u afhankelijk van uw bank een cijfer (of letter in of wellicht de volle benaming) van het soort voertuig dat u test.

Aan u dus de opgave om bij de start van het remmenbank-programma de juiste gegevens van het voertuig in te voeren. Soms kan dit lastig zijn. Vandaar dat we hier de werkwijze punt voor punt met u doorlopen.

Deze uitleg is gemaakt door het IBKI, vandaar dat als ondersteuning van de tekst het scherm van de bij het IBKI aanwezige remmenbank is opgenomen. Alle hier in

te vullen velden zult u waarschijnlijk ook tegenkomen bij andere merken remmenbanken. Maar daar staan bepaalde gegevens wellicht op een andere plaats of hebben ze een iets andere naam. Let op: we werken van boven naar beneden en alle gele velden moeten ingevuld worden. Om de gegevens in te kunnen voeren hebt u de gegevens van het kentekenbewijs en de ALR-plaat nodig. ALR staat overigens voor 'Automatisch Lastafhankelijk Remventiel'.

7. ASSEN

Het aantal assen dat onder het voertuig zit (zie ook kentekenbewijs).



verder met <F3>

7 Assen 3 Keurmeester

Voornaam/Firma 2

PC, Plaats

Model

2 Meldcode: 7304

Motor Nr.

Voertuig ident.(kort) Zitplaatsen

Remtype tweekrings

meter [cm] 102.0 vertr. BR [m/s²]

kracht: [N] 0 vertr. HR [m/s²]

5. 6. 7. 8. 9.

5. 6. 7. 8. 9.

30 30 30 30 30

Klasse 0

F7 Verder F8 ? F11 F12 Esc

8. TOTAAL GVW ASSEN

De toegestane maximummassa onder de assen van het voertuig.

9. WIELDIAMETER (REMMEBANK AFHANKELIJK)

De diameter van het gemonteerde wiel. Dit gegeven heeft de bank nodig om te weten wanneer het wiel één omwenteling heeft gemaakt. Vult u dit niet in dan bepaalt de remmenbank zelf aan de hand van de remwaarden wanneer er sprake is van één omwenteling.

10. VOERTUIG KENTEKENGEWICHT

De ledige massa van dit voertuig (in ton) dat op het kentekenbewijs is aangegeven als 'ledige massa'.

11. BEREKENINGSDRUK TOTAAL

Ook extrapolatiedruk genoemd. Hier vult u de op het ALR-plaatje aangegeven ingestuurde druk in.

12. GESTUURDE ASSEN

Hier geeft u aan of er sprake is van gestuurde assen of niet. Dit moet de bank weten om te bepalen of het links/rechts-verschil op een geteste as toelaatbaar is.

Wanneer u alle benodigde gegevens hebt ingevoerd, kunt u het APK-testprogramma van uw remmenbank starten. Lees verder op de volgende pagina →

Lastige punten

Voertuig kentekengewicht

Op de oude kentekenbewijzen was alléén aangegeven 'massa ledig voertuig'. Maar op de nieuwe kentekenbewijzen staat behalve 'massa ledig voertuig' ook de term 'massa rijklaar voertuig'. Voor de APK-remmenberekening werkt u altijd met het gewicht dat staat bij 'massa ledig voertuig'.



Berekeningsdruk

Hierbij heeft u de gegevens nodig van de ALR-plaat. De 'berekeningsdruk totaal' is als één waarde aangegeven op de ALR-plaat. Namelijk de ingestuurde druk. De berekeningsdruk per as vaststellen kan meer werk zijn. Vaak staat op de ALR-plaat niet de maximaal toelaatbare aslast van het kentekenbewijs voor die as vermeld. Op de ALR-plaat staat dan bijvoorbeeld wel een lagere aslast en een hogere aslast vermeld. Dan moet u dus zelf de druk berekenen die bij de maximale aslast geldt. Gelukkig gaat de drukvermeerdering bij de aslastvermeerdering volgens een rechte lijn. Dus kunt u hem wel zelf berekenen.

Ter verduidelijking hierbij een voorbeeld (let op: de waarden zijn alleen als voorbeeld bedoeld).

INGESTUURDE DRUK: 6,7 BAR		
Aslast (in kg)	Uitgestuurde druk ALR bij de vooras (in bar)	Uitgestuurde druk bij de achteras (in bar)
2000	4,3	1,8
3000	4,6	2,4
4000	4,9	3,0
6000	5,5	4,2
8000	5,9	5,0
12000	6,7	6,7
13000	6,7	6,7

We hebben een trekker waarbij volgens het kenteken de maximaal toelaatbare aslast van de vooras 9000 kg is en de maximaal toelaatbare achteraslast 11000 kg.

Helaas staan geen van deze twee waarden direct op de ALR-plaat. Dus moet u ze zelf berekenen. Dat gaat als volgt: **ledere kg aslastvermeerdering geeft een gelijke vermeerdering van de uitgestuurde druk.**

Totaal GVW assen

Let hierbij op dat u bij een oplegger alléén de massa onder de assen vermeldt. Dit is de massa die de remmen van de oplegger moeten afremmen. De koppelingsdruk wordt niet afgeremd door de remmen van de oplegger. De remmen van de trekker remmen namelijk de koppelingsdruk af. Het totale GVW (Gross Vehicle Weight) van een voertuig kan lager zijn dan het totaal van de massa van de aanwezige assen.

Berekening vooras

We weten: bij 8000 kg is de druk 5,9 bar en bij 12000 kg is de druk 6,7 bar. Een aslasttoename van 4000 kg geeft dus een druktoename van 0,8 bar. Omdat dit rechtlijnig gaat, geldt dus dat 1000 kg aslasttoename een druktoename geeft van 0,2 bar (namelijk 0,8 bij 4000 kg is dus 0,2 bij 1000 kg, een vierde). Dus bij 9000 kg geldt bij de vooras een berekeningsdruk van $5,9 + 0,2 = 6,1$ bar. Bij 8000 kg was de druk 5,9 bar. Per 1000 kg komt er 0,2 bar bij. Dus bij 9000 kg is het $5,9 + 0,2$ bar.

Berekening achteras

We weten: bij 8000 kg is de druk 5,0 bar en bij 12000 kg is de druk 6,7 bar. De toelaatbare achteraslast is 11000 kg. Dus moeten we weer de berekeningdruk zelf vaststellen. Bij de achteras geeft een aslasttoename van 4000 kg een druktoename van 1,7 bar ($6,7 - 5,0$). Per 1000 kg aslasttoename is er dus een druktoename van $1,7 : 4 = 0,425$ bar. In dit geval is het het eenvoudigste om van 12000 kg uit te gaan en er 1000 kg vanaf te halen. Dus ook van de druk bij 12000 kg de drukverandering bij 1000 kg eraf te halen. Bij 12000 kg is de druk 6,7 bar. Per 1000 kg wijzigt de druk met 0,425 bar. Dus bij 11000 kg is de berekeningsdruk $6,7 - 0,425 = 6,275$ bar (afgerond 6,3 bar).

Bij dit voertuig moet u dus als berekeningsdrukken invoeren: 6,1 bar (vooras) en 6,3 bar (achteras).

Aslastsimulatie

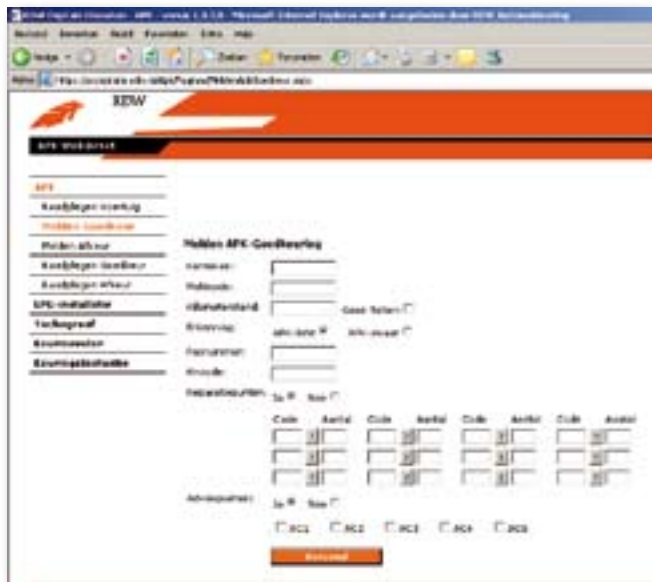
Bij een voertuig dat te licht is en waardoor de drukfactor te hoog wordt, moet u in een aantal gevallen aslastsimulatie toepassen. Deze aslastsimulatie moet u tijdens de gehele remming op de remmenbank handhaven. Dus u moet zo ver doorremmen met de aanwezige aslastsimulatie tot er slip ontstaat of tot de maximumcilinderdruk is bereikt. Het verlagen van de aangebrachte aslastsimulatie tijdens de beremming, om bijvoorbeeld bij een deelberemming al slip te laten ontstaan, is geen juiste werkwijze.

Let op: geeft de remmenprint bij een juiste werkwijze aan dat de drukfactor 3 niet bereikt is, maar de wettelijke remvertraging wél wordt gehaald, dan is de beremming op dit gebied akkoord.

Digitaal vangnet: Webdirect APK

Tot voor kort bestond er geen noodstelsel voor als er bijvoorbeeld een provider uit de lucht was. Vandaar dat de RDW nu 'Webdirect APK' introduceert, een continuïteitsdienst waarmee zonder tussenkomst van een provider APK's afgemeld kunnen worden.

Met 'Webdirect APK' is het mogelijk om rechtstreeks afmeldingen te doen via de internetsite van de RDW. Ondanks dat de providers bijna geen storingen hebben, kan het zo zijn dat een bedrijf oponthoud kan ondervinden door een technische storing.



De nieuwe online dienst van de RDW is als continuïteitsdienst ingericht om te voorkomen dat de bedrijfsvoering van APK-bedrijven stagneert als een provider een storing heeft.

Hoe werkt het?

Webdirect APK is met elke internetverbinding te benaderen via de RDW-site bij 'Digitale diensten'. De snelste manier is het intypen van de URL: <https://diensten.rdw.nl/apk> (let u op de 's' van 'https'). Het programma start dan eerst met het controleren van het KI-certificaat op uw computer. Daarna kunt u met het afmelden beginnen. Als u klaar bent, hoeft u alleen nog het APK-rapport te schrijven en te ondertekenen. Momenteel wordt er gewerkt aan de mogelijkheid om het APK-rapport online af te drukken, als onderdeel van de afmeldprocedure. Daarover volgt later meer informatie.

Kosten

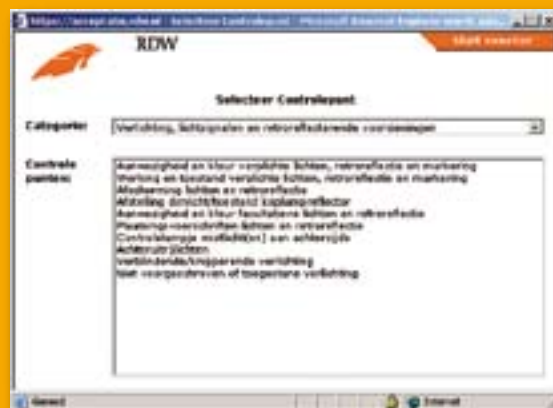
Het afmelden van een afkeuring is gratis. De kosten van het afmelden van een goedkeuring via Webdirect APK bedragen 0,75 euro per afmelding. Deze kosten komen bovenop het reguliere afmeldtarief van 3 euro plus de 45 cent voor de herinneringsbrief.

Dus één goedkeurmelding kost 4,20 euro. De facturering door de RDW vindt rechtstreeks plaats aan de erkenninghouder.

HANDIG

Bij het afmeldscrem is een pop-upscrem gebouwd waarmee de coderingen en omschrijvingen van de reparatiepunten getoond worden. Als u klikt op het grijze vakje naast de coderingen, verschijnt een pop-upscrem waarin allereerst de categorie aangegeven wordt. Door de categorie aan te klikken volgt een verdere onderverdeling naar het betreffende reparatiepunt.

Door op het reparatiepunt te klikken, zal dit toegevoegd worden aan het afmeldscrem. Het voordeel hiervan is dat er niet meer naar coderingen en omschrijvingen gezocht hoeft te worden op de achterzijde van het APK-rapport.



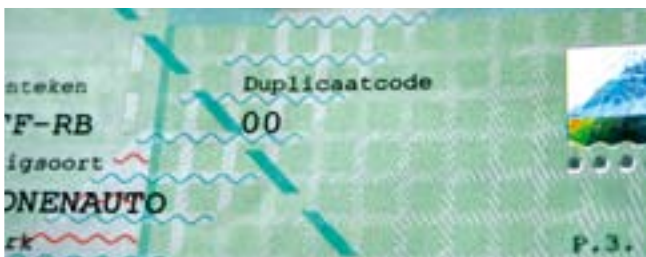
1 Hoe zit dat?

0

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

Vraag duplicaatcode

Ik hoorde onlangs dat bij een ouder model kentekenbewijs de duplicaatcode aangegeven is door middel van de letter A in een op het kentekenbewijs vermelde voertuigcode. De voertuigcode was 00VOLKA30155767. Moet ik de duplicaatcode dan controleren?



Antwoord

U kunt het heel simpel onthouden: Zodra u op een kentekenbewijs de tekst 'duplicaatcode' ziet staan, dan moet deze duplicaatcode overeenkomen met de duplicaatcode in het scherm 'Raadplegen voertuiggegevens'. Staat de letterlijke tekst 'duplicaatcode' niet op het kentekenbewijs, dan kunt u deze controle achterwege laten.

Tip: Bij de APK is de controle op de aanwezigheid van de juiste duplicaatcode op de kentekenplaten vorig jaar komen te vervallen. Wijst u de voertuigeigenaar er op dat hij er wel zelf voor verantwoordelijk is dat hij kentekenplaten voert met de juiste duplicaatcode.

Vraag profieldiepte

Wordt een terreinband met een maximale voertuigmassa van <3500 kg hetzelfde beoordeeld als een gewone band? Onlangs heb ik banden moeten afkeuren met slijtage-indicatoren in de kleine langsliggende groeven (zie foto's). Wie schetst mijn verbazing dat de door mij nieuw bestelde banden helemaal niet voorzien zijn van deze kleine smalle groeven met slijtage-indicatoren. Waarmee de voertuigeigenaar dus veel langer kan doorrijden.



Band met slijtage-indicatoren



Band zonder slijtage-indicatoren

Antwoord

Het beoordelen van een band gebeurt aan de hand van artikel 5.27 van de keuringseisen. Bij de beoordeling van de profieldiepte in de hoofdgroeven (lid 4), wordt niet gesproken over de soort band en het soort profiel van de band. Voor de beoordeling van het profiel wordt dan ook geen onderscheid gemaakt tussen een normale band, een winterband of terreinband. Verder is het zo dat elke band afzonderlijk, op basis van de aanwezige profilering en de hoofdgroeven, moet worden beoordeeld.

Dit kan als gevolg hebben dat de ene band eerder de afkeurnorm heeft bereikt dan de andere band. Conclusie is dat de beoordeling van de profieldiepte niet afhankelijk is van de soort band, maar op basis van de profieldiepte in de hoofdgroeven. Op de foto's is duidelijk een verschil te zien in het profiel van beide banden. De ene band heeft hoofdgroeven die in de lengterichting over de band lopen, terwijl de andere band alleen hoofdgroeven in de dwarsrichting heeft.

Vraag loadindex



Ik kreeg laatst deze oplegger voor de keuring waar naar mijn mening nog de banden onder zaten waarmee de oplegger was toegelaten. Maar volgens mij was de loadindex (zie foto) van de banden te laag. Hoe kan dat?

Antwoord

In bepaalde gevallen mag het draagvermogen (loadindex) van bedrijfsautobanden worden aangepast, afhankelijk van het snelheidssymbool. Dat is ook bij deze oplegger het geval. Dat gaat als volgt in zijn werk: het kentekenbewijs geeft een maximale aslast aan van 3350 kg. Bij dubbele montage moet het minimale draagvermogen van elke band dus $3350 : 4 = 837,5$ kg zijn. Maar artikel 2.6.1, lid 4b van de Regeling Permanente Eisen (achter tabblad 4) van de APK-regelgeving geeft aan dat u dit berekende draagvermogen bij aanhangwagens mag verminderen. U doet dat met het percentage dat u vindt in bijlage 5 van de Regeling Permanente Eisen bij een snelheid van 100 km per uur. In dit geval is dat 5%. Het draagvermogen moet dus minimaal $0,95 \times 837,5 = 795,625$ kg per band zijn.

Het gaat hier om dubbel gemonteerde banden met een vermelde loadindex van 102/100 R. Bij dubbele montage gebruikt u dan het tweede getal. Volgens bijlage 4 van de Regeling Permanente Eisen hoort bij een loadindex 100 een draagvermogen van 800 kg. Het draagvermogen van de band is dus hoger dan wat minimaal vereist is. In de eerstvolgende aanpassing van de APK-regelgeving zal overigens worden vermeld dat u bij snelheidsymbolen hoger dan P (zoals deze R), het percentage mag gebruiken dat bij P is vermeld.

Vraag luchtkranen

Bij een bedrijfsauto met als inrichting trekker, zijn in de luchtleidingen voor de aanhangwagens samen met automatische afsluiters, extra handkranen aangebracht. Zijn deze handbediende kranen samen met automatische afsluiters toegestaan?



Antwoord

In Art. 5.3.37 lid 5 van de keuringseisen staat: bij bedrijfsauto's in gebruik genomen na 31 december 1997, moeten de voorraad- en commandoleiding zijn voorzien van goedwerkende automatische afsluiters. U kunt hier enerzijds uit afleiden dat de aanwezigheid van automatische afsluiters verplicht is, maar die zijn in deze situatie ook aanwezig. Anderzijds kunt u eruit afleiden dat elke aanwezige afsluiter automatisch werkend moet zijn uitgevoerd. Dit laatste is niet het geval. Handbediende kranen zijn dus niet toegestaan bij bedrijfsauto's die in gebruik zijn genomen na 31 december 1997, ook niet in combinatie met automatische kranen.

Tips voor een geslaagd examen, deel 2

Examens maken een belangrijk deel uit bij de loopbaan van iedere keurmeester. We nemen voor u in elke APK-keurmeester een aantal tips op voor een grotere kans van slagen:

Tip 1: Lees eerst elke opdracht volledig door en begin met de voor u makkelijkste vraag als eerste te beantwoorden

Tip 2: Studeer ter voorbereiding niet te lang achter elkaar. Pauzeer regelmatig en wissel het studeren af met ontspanning. (In één weekend als voorbereiding het hele boek keuringseisen doornemen heeft geen zin.)

1

1

1

De winnaars

2



De prijswinnaars kregen na een rondleiding op het RDW-testcentrum in Lelystad hun Mio P350 PDA uit handen van APK-procesmanager Hens Peeters Weem (foto midden). Naast hem staan (v.l.n.r.) de winnaars: H.T. Schroot, C.G.N. van Bohemen, W. Postman, R. Poorthuis, P.C. Huijbregts en O. Marinus.

Voor de zes deelnemers die tijdens de Autovak-RAI het snelst de juiste antwoorden digitaal wisten te vinden, was er een splinternieuwe Mio P350 PDA ('Personal Digital Assistant') te winnen. Uiteraard geladen met de digitale versie van de APK-regelgeving, zoals die ook op de internetsite van de RDW te vinden is.

Op het testcentrum van de RDW in Lelystad konden de gelukkigen op 30 mei 2007 hun elektronische hulpje in ontvangst nemen uit handen van APK-procesmanager Hens Peeters Weem van de RDW. Een welkome prijs, zoals onder andere winnaar H.C. Schroot uit Waddinxveen beaamde: 'Ik geef als APK-keurmeester zelf les op een digitaal schoolbord, dus dit past helemaal in mijn straatje!'

Opvallend was trouwens dat onder de winnaars veel eigenaren van kleine vakgarages te vinden waren. Juist zij waarderen de digitaal aangeboden regelgeving, omdat daarmee snel een antwoord op vragen gevonden kan worden. En vooral voor drukke zelfstandigen geldt: tijd is geld!



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 de Innovam-klantenservice kunt u vragen stellen over examens, bevoegdheidspassen en adressering. **telefoon 030 608 77 22**

Colofon



Redactieadres

RDW, Afdeling Communicatie

Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer

www.rdw.nl

Fotografie **RDW, Wout Meppelink, Annet Delfgaauw**

Design **ping-pong Design**

Keurmeester op foto voorzijde

J.F.M. Tersteeg, Autobedrijf Vermeij in Uithoorn

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

APK-keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:

