



## Juiste loadindex vaststellen

# 6

Gewijzigde keuringseisen: hoe verloopt de praktijk? → 2 Aanvullende eisen bij het keuren van taxi's → 4

Strenge sancties bij intimidatie steekproefcontroleurs → 9 Programma kwaliteit → 10

# Gewijzigde keuringseisen: hoe verloopt de praktijk?

**Vanaf 1 april 2012 moet u keuren volgens de gewijzigde keuringseisen. We zijn inmiddels drie maanden verder. Wat zijn de meest opvallende zaken die in de praktijk naar voren komen?**

## EOBD-controle

Het uitlezen van het EOBD-systeem betekende een aanzienlijke verandering, maar over het algemeen werd deze manier van uitvoeren van de emissietest positief ontvangen. Sommige APK-keurmeesters vragen zelfs al of de EOBD-controle, als vervanging voor de stationaire én verhoogde toerentalmeting of roetmeting, toegepast mag worden bij voertuigen die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 2006. Het antwoord hierop is 'nee'. Bij voertuigen in gebruik genomen voor 1 januari 2006 was het, en blijft het, wel mogelijk het EOBD-systeem uit te lezen als vervanging van de CO-meting bij stationair toerental. In alle andere gevallen, dus viergasmeting en roetmeting moet een emissietest uitgevoerd worden zoals omschreven in de regelgeving. In artikel 5.\*.11, lid 10 van de keuringseisen wordt aangegeven dat de EOBD-controle verplicht is bij voertuigen die in gebruik zijn genomen na 31 december 2005.

We verduidelijken een aantal controlepunten:

### Status MIL (Malfunction Indicator Lamp)

Het EOBD-systeem monitort continu de door de voertuigfabrikant ingestelde grenswaarden in het motormanagement. Op het moment dat de grenswaarden worden overschreden, zal het EOBD-systeem de waarschuwingsinrichting (MIL) activeren. Met het uitleesapparaat moet dan ook de status (aan of uit) van de MIL worden gecontroleerd.

Het gaat hier om de status van de MIL tijdens het gebruik van het voertuig en niet de zelftest van het lampje als u het voertuig op contact zet. Deze zelftest heeft niets met de status van de MIL tijdens het gebruik van het voertuig te maken. Voorgaande is voorgeschreven in artikel 45b, lid 2 van de

aanvullende permanente eisen.

Als de MIL tijdens het draaien van de motor of het gebruik van het voertuig uit is, moet het uitleesapparaat aangeven dat de status van de MIL 'uit' dan wel 'off' is. Het is overigens geen verplichting dat de MIL uitgaat.

Brandt de MIL tijdens het draaien van de motor of tijdens het gebruik op de weg dan moet het uitleesapparaat aangeven dat de status van de MIL 'aan' dan wel 'on' is. Het is dus niet verplicht dat het uitleesapparaat de status van de MIL als 'aan' geeft op het moment dat de MIL tijdens het op contact zetten van de auto gaat branden.

### Readiness-test

Er zijn uitleesapparaten die de readiness-test aangeven door middel van nullen en enen. Met een 1 geeft het apparaat aan dat een systeem ondersteund is in het voertuig, ofwel dat een bepaald systeem aanwezig is. Een 0 geeft dan dus aan dat een systeem niet aanwezig is.

Met een 0 geven de meeste systemen vervolgens weer aan dat de readiness-test van het ondersteunde systeem afgerond dan wel gezet is. Wanneer bij een ondersteund systeem een 1 staat en bij de status van de readiness-test van dat systeem een 0, wil dat dus zeggen dat de readiness-test van dat systeem afgerond is. Er zijn ook uitleesapparaten die de Engelse term 'I/O' gebruiken voor de readiness-test. Dit is echter geen verplichting.

### Apparatuur

Het blijkt dat uitleesapparaten de informatie op verschillende manieren weergeven op het scherm. Tijdens de steekproef moet de APK-keurmeester desgevraagd kunnen aangeven hoe het één

en ander in elkaar steekt. Hij heeft immers het voertuig voor het afmelden ook compleet gekeurd. In bijzondere gevallen kan ook de Nederlandstalige handleiding van het uitleesapparaat geraadpleegd worden.

### APK-rapport

Het APK-rapport heeft verschillende wijzigingen ondergaan. Na 1 april 2012 zijn de reparatiepunten verder uitgesplitst. Door het uitsplitsen kan in sommige gevallen het vermoeden bestaan dat een voertuig is goedgekeurd met enkele gebreken. De RDW bekijkt of het op korte termijn mogelijk is om duidelijker aan te geven of het hier om 'afkeerpunten' of 'reparatiepunten' gaat. Tot die tijd vraagt de RDW u om de klant, indien nodig, te informeren over de resultaten van de APK-keuring.

### Controlelampjes

In artikel 5.\*.62 van de keuringseisen wordt gesproken over de controlelampjes van bepaalde lichten. De controle van het controlelampje van het grootlicht, het mistachterlicht of de mistachterlichten moeten bij alle voertuigen uitgevoerd worden. Het controlelampje van de mistvoorlichten hoeft pas gecontroleerd te worden bij voertuigen die in gebruik zijn genomen na 31 december 2012.

Stroomschema's zijn te vinden op: [www.rdw.nl](http://www.rdw.nl) en [www.ibki.nl](http://www.ibki.nl)

## EOBD-controle ook bij examen

Eén van de examenvragen bij bevoegdheidsverlenging is sinds 1 april een EOBD-controle uitvoeren. Net als in de dagelijkse praktijk gebruikt u een uitleesapparaat om te bepalen of het EOBD-systeem voldoet aan de APK-eisen. Bij het uitleesapparaat ligt natuurlijk een korte gebruiksaanwijzing in de Nederlandse taal. Wilt u al eerder wat over het uitleesapparaat bij het examen weten, ook op [www.ibki.nl](http://www.ibki.nl) staat deze gebruiksaanwijzing.



Op de foto: M. Goelmohamed

"In onze goede tijd deden we makkelijk zo'n zeven tot achtduizend keuringen per jaar" vertelt de heer M. Goelmohamed, die overigens iedereen alleen kent als "Boy" van Boy's Car Centre in Den Haag. "Daar vielen honderden steekproeven op en die verliepen allemaal probleemloos." Gelukkig bedrijf, lijkt het, maar de realiteit is een stuk harder. "Het aantal keuringen is nu teruggelopen tot vijftien of twintig per dag. Het is een echt familiebedrijf, we draaiden de zaak met drie broers waarvan ik met mijn 51 jaar de oudste ben. Maar vorig jaar is volkomen onverwacht mijn middelste broer overleden aan een hartkwaal, hij werd maar 37 jaar oud. Bij mij is ernstige beenmergkanker geconstateerd en daarvoor onderga ik onder meer stamceltransplantaties waardoor ik soms enige weken niet kan werken. Eigenlijk hadden de artsen me al anderhalf jaar geleden opgegeven. Bijkomend probleem is dat ik door de ziekte heel makkelijk botbreuken oplaop en dat is bij dit werk niet ondenkbaar. Ik heb een prima Bovag-polis lopen en daar willen ze mij maar steeds afkeuren. Maar dat wil ik helemaal niet. Ik ben echt een keurmeester in hart en nieren.

## "Dat keuren is echt mijn kindje"

In 1999 slaagde ik voor het keurmeesterexamen. Ik vind niets mooier om te doen. Ik houd alles heel precies bij, vooral ook de veranderingen in de regels en de nieuwste ontwikkelingen in de elektronica. Regelmatig word ik dan ook door collega's bestookt met vragen over regelgeving. Ik pest ze daar vaak mee. "Als ik dood ben moet je de RDW maar bellen", zeg ik wanneer ze vragen hoe iets moet. Samen met mijn jongste broer zijn we ons nu aan het specialiseren in het keuren van die grote bedrijfsbussen voor bedrijven. Mijn jongste broer loopt al vanaf zijn zevende jaar in de werkplaats rond, dus die weet ook van aanpakken. Hoe het verder moet? Ach, alles is vrij en staat op naam van mijn vrouw. Maar ik vind dat keuren zo prachtig, dat is echt mijn kindje. Daar ga ik mee door tot het echt niet meer gaat!"

De bovenste rij toont de systemen die ondersteund zijn. In de onderste rij staat met de "1" aangegeven welke van de ondersteunende systemen niet zijn afgerond.

In de eerste situatie (afbeelding 1) zijn van alle aanwezige systemen de readiness-testen afgerond. In de tweede situatie (afbeelding 2) zijn 4 readiness-testen van de aanwezige systemen niet afgerond. Voor de tweede situatie geldt dus dat er nog een reguliere emissietest moet plaats vinden.



Alle readiness-testen afgerond



De readiness-testen zijn gedeeltelijk afgerond

# Aanvullende eisen bij het keuren van taxi's

**Taxi's nemen bij de APK een bijzondere plaats in, omdat er voor deze groep voertuigen aanvullende eisen van kracht zijn. Dat is voornamelijk het geval bij taxibusjes die ingericht zijn voor het vervoer van personen in rolstoelen of voorzien zijn van een ligplaats. Mocht u dus zo'n voertuig met lichtblauwe kentekenplaten voor de keuring aangeboden krijgen, let hier dan op zodat u bij een eventuele steekproef niet voor verrassingen komt te staan.**

Om te beginnen is de 'frequentie' van een taxi al anders. In tegenstelling tot een gewone personenauto is een taxi namelijk al één jaar na de datum van eerste toelating keuringsplichtig.

## Kentekenbewijs en (taxi-)bijlage

Staat er in het kentekenregister of op het kentekenbewijs één van de volgende teksten 'Taxi, zie bijlage' of 'OV-auto, zie bijlage'? Dan moet in dat geval de originele taxibijlage (dus geen kopie) aanwezig zijn als deel van het kentekenbewijs. De originaliteit is te herkennen aan een droogstempel dat verdiept is aangebracht in de bijlage.

## Inrichting en stoelen of banken

Op de taxibijlage staat de indeling van de taxi weergegeven. Deze mag in bepaalde situaties afwijken. Dat mag wanneer er in het voertuig rails voor de bevestiging van rolstoelen of ligplaatsen aanwezig zijn. In dat geval mag het aantal plaatsen minder zijn dan in de bijlage is genoemd en mag de plaats afwijken. Hierbij moet wel in alle gevallen de doorgang naar een deur beschikbaar blijven.

## Noodvoorzieningen

Vaak is er op de taxi-bijlage een nooduitgang of noodhamer aangegeven. Deze moeten, als ze aanwezig zijn, gecontroleerd worden. De nooduitgang in het dak moet van binnen en van buiten te openen zijn. De wijze van keuren schrijft voor dat het openen en sluiten vanuit de binnenzijde voldoende is. Een noodhamer moet uit de houder worden verwijderd om te zien of deze de daarvoor bestemde plaats kan bereiken. Dit is meestal een ruit die in geval van nood ingeslagen kan worden. Daarnaast kan het verplicht zijn dat een schuifdeur voorzien is van een dubbele bediening (een tweede deurklink). De oorspronkelijke deurklink is al beoordeeld op basis van artikel 5.2.41. Daarnaast wordt de tweede deurklink beoordeeld door de deur hiermee te openen en weer te sluiten.

## Middelen voor het plaatsen van rolstoelen

De controle van de lift of oprijplaten om rolstoelen in de taxi te plaatsen, maakt deel uit van de keuring. De lift, oprijplaten of andere zaken om rolstoelen te plaatsen moeten aanwezig zijn. Daarnaast moeten ze deugdelijk zijn bevestigd. Let er dus ook op dat er geen overmatige roestvorming aanwezig is ter plaatse van de bevestiging. De aanwezige lift moet goed werken. Bij de wijze van keuren staat aangegeven dat de lift in werking moet worden gesteld. Let daarbij speciaal op bevestiging van de lift en de in de constructie aanwezige veren. Daarnaast moet bij overmatige lekkage van een hydraulische lift het reparatieadviespunt RA2 opgegeven worden.

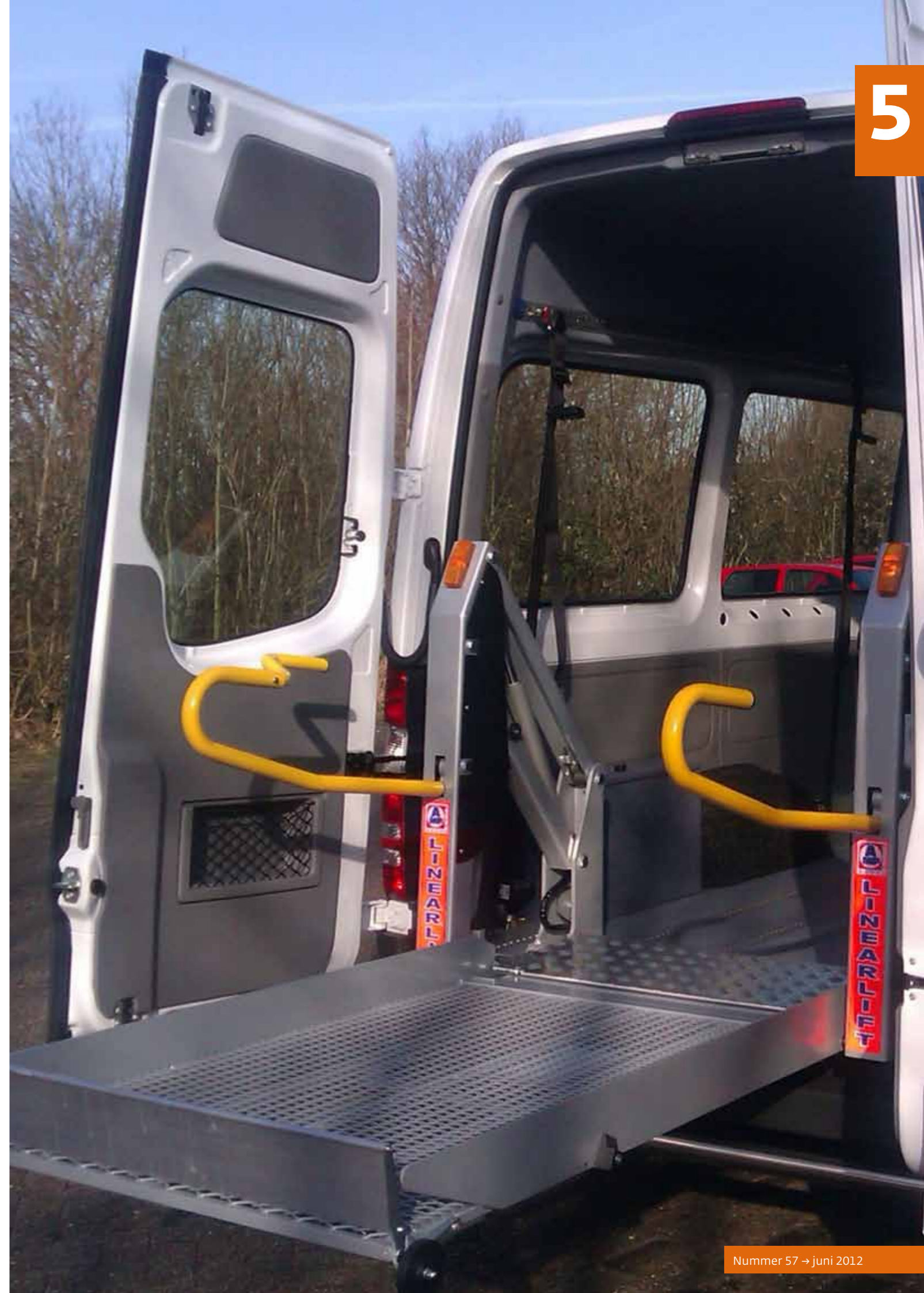
## Aanwezigheid voorzieningen voor rolstoelen

Wanneer de taxi zo is uitgevoerd dat er rolstoelen in kunnen worden vastgezet, dan moeten de bevestigingsystemen (inclusief de bijbehorende gordels) hiervan aanwezig zijn. Deze systemen moeten in goede staat verkeren. Dit houdt in dat ze niet vervormd of beschadigd mogen zijn, zodat de sterkte of werking ervan in gevaar komt. De systemen om een rolstoel vast te zetten, moeten met de hand te bedienen zijn en moeten op de daarvoor bestemde plaatsen passend worden gemonteerd. De aanwezig gordels die deel uitmaken van bevestigingsmiddelen moeten een goedwerkende sluiting hebben en mogen niet beschadigd zijn.

## Ligplaatsen

Het kan voorkomen dat een taxi voorzien is van een ligplaats. Als dat het geval is, moet deze ligplaats zijn voorzien van een vastzetinrichting voor een draagbaar. Wanneer de taxi na 31 december 2011 in gebruik genomen is, moet er een voorziening aanwezig zijn die voorkomt dat de passagier van de ligplaats los kan komen.

- In § 13 staan de aanvullende eisen taxi's, het gaat hier om de artikelen 5.2.73 tot en met 5.2.79 van de keuringeisen.
- Een auto met een OV-bijlage is niet voorzien van de lichtblauwe kentekenplaten. Deze voertuigen moeten wel voldoen aan de aanvullende taxi eisen. Dit zijn voertuigen die zijn goedgekeurd als taxi maar gebruikt worden in het openbaar vervoer.



6

# Juiste loadindex vaststellen

**Om bij de APK vast te kunnen stellen welke minimum loadindex noodzakelijk is, moet de maximum last per band bepaald worden. Aan de hand van enkele voorbeelden gaan we daar dieper op in.**

In artikel 5.3.27, lid 7, staat aangegeven dat bedrijfsauto's in gebruik genomen na 31-12-1997 voorzien moeten zijn van banden met een juiste loadindex. Tijdens het uitvoeren van de steekproeven, blijkt toch dat het op dit punt soms fout gaat. Een misser bij het beoordelen van de juiste loadindex is sinds kort binnengekomen in de misser-top-10.

De noodzakelijke minimum loadindex geldt voor iedere individuele band op een as. Een band met een te hoge loadindex aan de ene kant, kan dus niet als compensatie dienen voor een band met een te lage loadindex aan de andere kant op dezelfde as.

Uitgangspunt is altijd de maximale last per as zoals deze in het kentekenregister staat vermeld. Ook wanneer de toegestane maximum massa van het voertuig lager is dan de som van de aparte maximale aslasten van het voertuig, moet toch uitgegaan worden van de maximale aslast zoals die is vermeld.



## Artikel 50, lid 4 uitgelegd

In de aanvullende permanente eisen staat in artikel 50 lid 4, dat in de daar aangegeven bijzondere omstandigheden tabel Annex 5 kan worden gebruikt. In deze tabel Annex 5 is te vinden met welk percentage een berekende maximum last per band mag worden verminderd bij bepaalde voertuigen.

**De Annex 5 tabel is verdeeld in drie kolommen, bovenin staat de beperking aangegeven van elke kolom.**

1. De linker kolom geldt voor alle loadindexen.
2. De middelste kolom geldt alleen als de loadindex op de band groter of gelijk is aan 122 (dus loadindex op de band 122 en hoger)
3. De rechter kolom geldt alleen als de loadindex op de band kleiner of gelijk is aan 121 (dus loadindex op de band 121 en lager).

Let op: niet alle bedrijfsauto's hoeven voorzien te zijn van een snelheidsbegrenzer. Bij dit soort voertuigen kan er dus ook nooit sprake zijn van vermindering van de noodzakelijke maximum last per band. Dit geldt onder andere voor hulpverleningsvoertuigen zoals brandweerauto's. Zie hiervoor ook de APK keuringseisen artikel 5.3.15 lid 5.



Vooras enkele montage

7

### Voorbeeld

U krijgt een trekker (4x2) voor de keuring aangeboden. De trekker is voorzien van een snelheidsbegrenzer die is afgesteld op maximaal 90 km/u.

1. Vooras heeft maximum aslast van 7200 kg. Gemonteerde banden 315/70R22,5 152/148. Enkel lucht.
2. Achteras maximum aslast 11500 kg. Gemonteerde banden 315/70R22,5 152/148. Dubbel lucht.

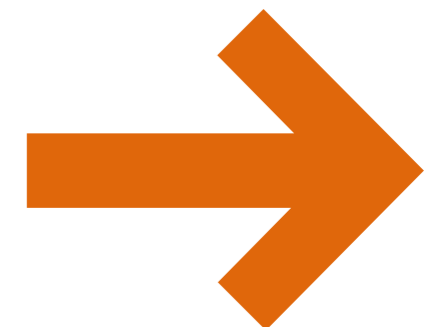
**Welke loadindex is er nu minimaal per band nodig? De berekening verloopt als volgt:**

Vooras:  $7200 : 2 = 3600$  kg als maximum last per band. Er is dus een band nodig met een loadindex van minimaal **153** volgens tabel Annex 4 (voor de schuine streep want is enkel lucht). De band die op de trekker zit heeft slechts **152** als loadindex voor enkel lucht. Is dat dan wel goed in dit geval? Ja, we leggen uit waarom.

Het voertuig heeft een snelheidsbegrenzer. Volgens tabel Annex 5 (middelste kolom) mag de berekende maximum last per band daarom met 2% worden verminderd.

Er is dus  $0,98 \times 3600 = 3528$  kg per band nodig. Loadindex **152** staat voor maximaal **3550** kg last per band. Dit is dus hier correct.

Achteras:  $11500 : 4 = 2875$  kg als maximum last per band. Er is dus een band nodig met een loadindex van tenminste **145**. De loadindex bedraagt **148** bij dubbel lucht, dus ruim voldoende in dit voorbeeld. Hier hoeft u niet met de mogelijke vermindering van **2%** te gaan rekenen.



## Artikel 50, lid 3 uitgelegd

Een voorbeeld van de toepassing van artikel 50 lid 3 waarbij de berekende maximum aslast per band mag worden verminderd:

U krijgt een vuilniswagen (is ook de inrichtingsomschrijving) (4x2) voor de keuring aangeboden.

1. Vooras heeft maximum aslast van 7500 kg.  
Gemonteerde banden 315/70R22,5 152/148. Enkel lucht.
2. Achteras maximum aslast 11500 kg.  
Gemonteerde banden 315/70R22,5 152/148. Dubbel lucht.

### Welke loadindex is er nu minimaal per band nodig? De berekening verloopt als volgt:

Vooras:  $7500 : 2 = 3750$  kg als maximum last per band. Er is dus een band nodig met een loadindex van minimaal **154** volgens tabel Annex 4 (voor de schuine streep want is enkel lucht). De gemonteerde band heeft slechts **152** als loadindex voor enkel lucht. Is dat dan wel goed in dit geval?

Het voertuig heeft als inrichtingsomschrijving 'vuilniswagen.' Volgens artikel 50 lid 3 mag de berekende maximum last daarom per band met 10% worden verminderd.

Er is dus  $0,90 \times 3750 = 3375$  kg per band nodig. De loadindex **152** staat voor maximaal **3550** kg last per band. Dit is hier dus correct.

Achteras:  $11500 : 4 = 2875$  als maximum last per band. Er is dus een band met loadindex van tenminste **145** nodig. De loadindex is **148** bij dubbel lucht en dat is dus ruim voldoende. Hier hoeft u niet met de mogelijke vermindering van 10% te gaan rekenen.



Achteras dubbele montage

## Handleiding RME voor APK-erkenninghouders

In de afgelopen APK-keurmeesters heeft u al het één en ander gelezen over het Register Meetmiddelen (RME). Misschien heeft u al eens op de RDW-website gekeken of uw apparatuur juist is vermeld in RME.

Mochten er nog vragen zijn over de werking van RME, dan is het nuttig om te weten dat er een handleiding beschikbaar is. Deze is als volgt te vinden op de RDW-website: wanneer u op [www.rdw.nl](http://www.rdw.nl) klikt op 'Digitale diensten' (rechts boven) en vervolgens op 'Voor zakelijke klanten' (links), dan kunt u kiezen voor 'raadplegen registratie meetmiddel'. Op de volgende pagina moet u rechtsboven inloggen, het certificaat bevestigen en uw wachtwoord invullen. U komt dan op de RME-site waar u aan de linkerkant de handleiding kunt selecteren.

**Let op:** Voor het raadplegen van de RME-site of het downloaden van de handleiding moet u wel een pc met RDW-certificaat, bijvoorbeeld de pc waar u ook op afmeldt, gebruiken.

# Strengere sancties bij intimidatie steekproefcontroleurs

**Om maar direct helder te zijn: intimidatie van steekproefcontroleurs komt beslist niet dagelijks voor en is zelfs een incidenteel verschijnsel te noemen. Maar als er sprake van is, dan is de sanctie door de RDW ook onverbiddelijk: onmiddellijke intrekking van de keuringsbevoegdheid voor onbepaalde tijd. Of, als het gaat om een erkenninghouder die zich hier schuldig aan maakt, om intrekking van de APK-erkenning.**

André Nijboer, manager APK steekproeforganisatie, over agressie en intimidatie tegen steekproefcontroleurs: "Om de toekomst van de APK veilig te stellen, zijn twee zaken van groot belang. Ten eerste dat de APK veilig en geloofwaardig moet zijn en blijven. De tweede is dat we toezicht houden op de uitvoering. Daarbij is weer een goede communicatie cruciaal. Bij dat toezicht is er namelijk sprake van drie partijen, de erkenninghouder, de RDW-steekproefcontroleurs en de keurmeesters en die moeten elkaar begrijpen. Soms is zelfs de voertuigeigenaar er nog bij. In de praktijk, en ik ben zelf regelmatig mee geweest bij de steekproefcontroles, kan er afhankelijk van de keurmeesters of hun cultuur, in een enkel geval sprake zijn van een neiging om 'te onderhandelen/handelen te drijven'. Daarbij wordt het soms bijna als een spel gezien om te proberen in hoeverre het lukt om de steekproefcontroleur te laten meegaan in de eigen interpretatie van de regels. Als steekproefcontroleur moet je daarbij een professionele houding hebben, die wordt gewaardeerd en gerespecteerd." Worden de steekproefcontroleurs dan ook voorbereid op dit soort lastige gevallen? Nijboer: "Zeker, iedere steekproefcontroleur gaat de cursus 'Emotie en agressie' volgen. Hierbij ligt het accent vooral op het voorkomen van agressie."

### André Nijboer: "Iedere steekproefcontroleur gaat de cursus 'Emotie en agressie' volgen"

Dat er in geïsoleerde gevallen sprake is geweest van intimidatie of zelfs agressie ontkent Nijboer niet. "Maar nogmaals, er is beslist geen sprake van een breed probleem. Het gaat om geïsoleerde gevallen, en die kunnen voor de steekproefcontroleur wel ingrijpend zijn. Onze rol als toezichthouder mogen en laten we niet in het gedrang komen. Er mag nooit een discussie bestaan over de geloofwaardigheid van de APK, vandaar dat ons

sanctiebeleid in dit opzicht streng is. In het geval van intimidatie of zelfs bedreiging en agressie, wordt de steekproef onmiddellijk afgebroken. Intimidatie, bedreiging of agressie is een categorie 4 overtreding in het toezichtbeleid van de RDW. Dat kan intrekking van de keuringsbevoegdheid voor onbepaalde tijd betekenen. We tolereren geen intimidatie en daarmee aantasting van de onafhankelijkheid en objectiviteit van het toezicht op de APK"



André Nijboer

# 1 Programma 0 Kwaliteit

Jammer genoeg is er de laatste jaren een stijging in het afkeurpercentage bij de steekproeven te zien. Dit percentage ligt boven het afkeurpercentage dat wordt nagestreefd en dat al jaren bepaald is op 6,5%. Samen met een groot aantal branche-partijen wil de RDW een kwaliteitsverbetering realiseren, waardoor dit afkeurpercentage de komende jaren kan dalen. Daarom is het 'programma Kwaliteit' gestart.

Het kwaliteitsprogramma bestaat uit een overkoepelende projectgroep die onderverdeeld is in vier werkgroepen. Toezicht, informatievoorziening, toetsen en opleiden. In elke werkgroep nemen behalve medewerkers van de RDW ook vertegenwoordigers uit de branche deel. Deze vertegenwoordigers komen onder andere vanuit de ATC, BOVAG, IBKI, INNOVAM en de RAI-vereniging.

Alle werkgroepen moeten een advies uitbrengen: welke aanpassingen moeten worden doorgevoerd om de kwaliteit van de APK te verhogen? Een belangrijk uitgangspunt daarbij is dat er draagvlak voor moet bestaan bij alle betrokkenen.

## Werkgroep toezicht

De werkgroep toezicht doet onderzoek naar de mogelijkheden om het huidige toezicht-, cusum-, en sanctiesysteem voor het APK-proces aan te passen. Het uiteindelijke gewenste resultaat is een lager afkeurpercentage.

Eén van de onderwerpen die wordt besproken, is het risico georiënteerde toezicht; het toewijzen van de steekproeven op keurmeester- en op erkenningniveau. In de praktijk houdt dat in dat een goed presterende keurmeester minder toezicht krijgt, en een een minder goed presterende keurmeester juist meer.

## Werkgroep informatievoorziening

De opdracht van de werkgroep informatievoorziening is: 'Onderzoek de mogelijkheden om de informatievoorziening aan de KI en KM te verbeteren, te moderniseren en uit te breiden zodat de kwaliteit van de uitgevoerde APK-keuring verhoogd wordt.'

Eén van de punten die in deze werkgroep is besproken, is het teruggeven van de bij een APK-keuring ingevoerde data. Hierover heeft u al kunnen lezen in de vorige editie van de APK-keurmeester.

Daarnaast wordt er gekeken naar het digitaliseren van het APK-handboek. Hierbij zou de huidige regelgeving ook van extra informatie voorzien kunnen worden. Deze digitale versie moet dan benaderd kunnen worden vanuit een nog op te zetten APK-keurmeester internetportaal.

## Werkgroep toetsen

In deze werkgroep wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de examens en bevoegdheidsverlening te moderniseren en beter af te stemmen op de behoefte. Bovendien wordt ook de normering van de examens tegen het licht gehouden om zo de deskundigheid van de keurmeesters te verhogen. Op deze manier zou er een kwaliteitsverbetering gerealiseerd kunnen worden bij de uitgevoerde APK-keuringen.

## Werkgroep opleiden

De werkgroep kijkt de opleidingen die betrekking hebben op de APK. De leden zijn onder andere afkomstig van de ATC, BOVAG en RDW. Maar ook van diverse opleidingsinstituten zoals INNOVAM, AutoNiveau en diverse regionale opleidingscentra (ROC's). Samen onderzoeken zij of het mogelijk is om met behulp van opleidingen de kwaliteit van de uitvoering van de APK te verbeteren.

## Planning

De komende tijd wordt gebruikt om binnen de werkgroepen van gedachten te wisselen. Aan het einde van het jaar moeten de adviezen geformuleerd zijn. Alle adviezen worden beoordeeld op haalbaarheid. Afhankelijk van de complexiteit van de adviezen, worden deze vanaf 2013 gefaseerd ingevoerd.

# Hoe zit dat?

## Plaatsing stootbalk

Moet ik een wisselbare laadbak beoordelen als een onderdeel van het voertuig of als lading? En hoe beoordeel ik de plaatsing van de stootbalk ten opzichte van het achterste punt van het voertuig?

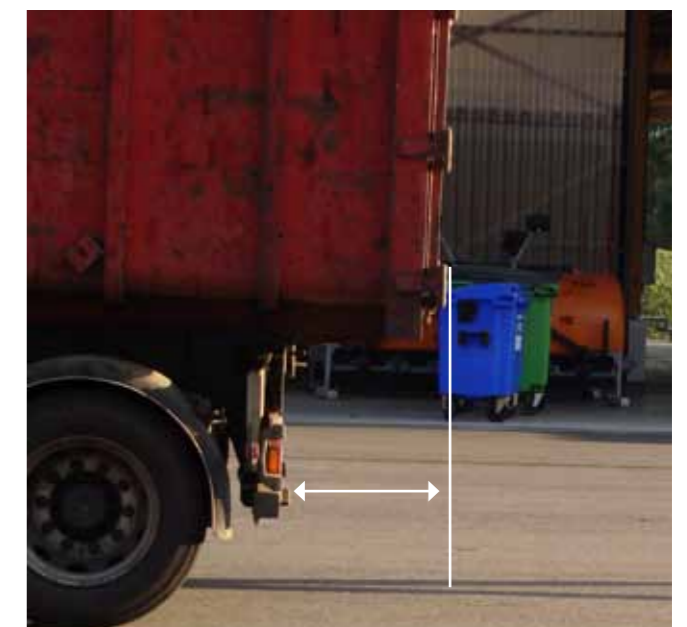
### Antwoord

Een wisselbare laadbak is geen lading. In de definities bij de keuringseisen wordt aangegeven wat er onder "lading" wordt verstaan. Daarnaast wordt er in de definities apart aangegeven wat verstaan wordt onder een afneembare bovenbouw (wisselbare laadbak) en onder een gestandaardiseerde laadstructuur (container). Een afneembare bovenbouw en een gestandaardiseerde laadstructuur worden niet bij de definitie van lading genoemd en vallen dus ook niet onder lading.

### Plaatsing stootbalk ten opzichte van achterste punt.

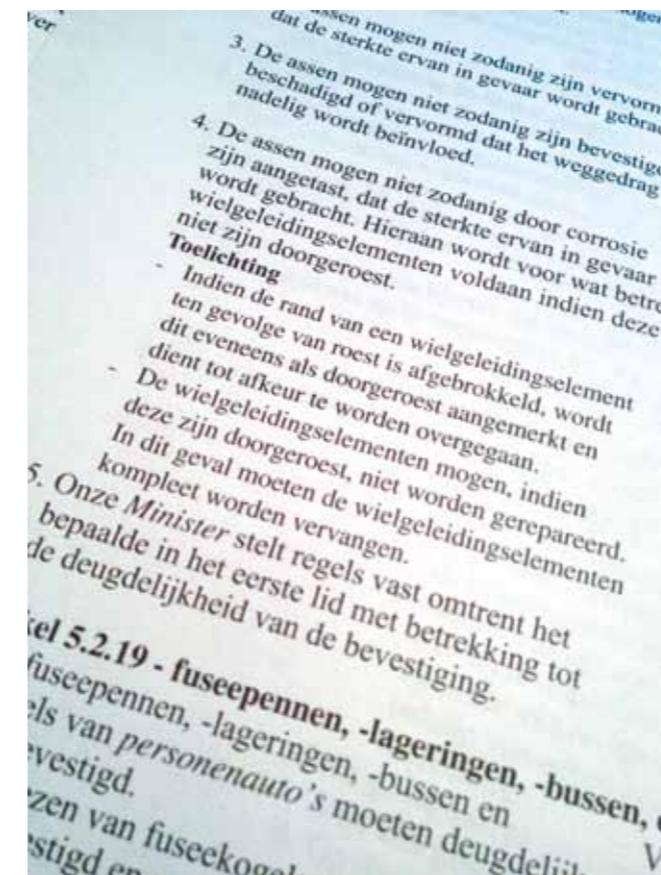
Dit betekent bij een APK dat bij de beoordeling van de plaatsing van de stootbalk, rekening moet worden gehouden met een eventueel op het voertuig aanwezige wisselbare laadbak of container. Let op: een afneembare bovenbouw of container is geen deel van de permanente opbouw en kan dus niet dienen als deel van de wielafscherming.

Daarnaast dienen de verplichte lichten aangebracht te zijn op het voertuig zelf en niet op de wisselbare laadbak of container.



Afstand maximaal 45 cm (in gebruik genomen na 31 december 2004)

Afstand maximaal 60 cm (in gebruik genomen voor 1 januari 2005)



## Verdwenen toelichtingen uit regelgeving

Enkele jaren geleden zijn op verschillende plaatsen in de regelgeving de toelichtingen op de keuringseisen verdwenen. Betekent dit nu ook dat ik niet meer op deze punten hoeft te beoordelen? Bijvoorbeeld een afgebrokkelde rand van een draagarm. Moet ik het voertuig hierop goedkeuren?

### Antwoord

Nee, op basis van artikel 5\*.18 moet u het voertuig hierop afkeuren. Hierin staat dat een wielgeleidingselement, zoals een draagarm genoemd wordt, niet mag zijn doorgeroest. Wanneer door roest een draagarm afbrokkelt, wordt dit nog steeds gezien als doorgeroest.

De toelichting werd in het verleden weergegeven om een nadere uitleg te geven aan de eisen. Een groot deel van de toelichtingen is in 2009 opgenomen in de keuringseisen en het was dus niet meer nodig om ze nogmaals te vermelden.

# 1 Hoe zit dat?

## 2

### Emissie-eisen

Wanneer ik een BMW voor de keuring krijg aangeboden, zie ik tijdens de emissie-test vaak een afwijkende lambda-waarde. Is dit toegestaan?

#### Antwoord

Waarschijnlijk bedoelt u BMW's met daarin een motor met motorcode N43 of N53. Deze motoren zijn aanwezig in voertuigen geproduceerd vanaf 2007. Bij deze voertuigen voert u in eerste instantie een EOBD-controle uit, om te controleren of het voertuig voldoet aan de milieueisen. Wanneer er geen foutcodes aanwezig zijn in modus 03 van het EOBD-systeem mag u het voertuig op dit aspect goedkeuren.

Mocht er toch een foutcode beginnend met de letter P aanwezig zijn, dan controleert u of deze foutcode in de lijst met emissie-codes staat die tot afkeur leiden. Is het een andere P-code, dan voert u een reguliere uitlaatgastest uit. Hierbij zijn de afwijkende waarden toegestaan bij verhoogd toerental:

Merk	BMW	
Type	Allen	
Motorcode	N43	N53
Max. CO%	0,2	0,2
Lambda-waarde	0,7-4,0	0,7-4,0
Verhoogd toerental	2300-2700	2300-2700

Gegevens van voertuigfabrikant (afwijkend t.o.v. APK-boek)

Daarnaast is het toegestaan om, op basis van artikel 42, lid 5 van de aanvullende permanente eisen, waarden te gebruiken uit aanvullende documentatie van de voertuigfabrikant



Motorblok van een BMW



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](http://www.rdw.nl)

Fotografie **RDW, Rein van der Zee, Annet Delfgaauw, Wout Meppelink**  
 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