



Scharphof: "Goede beslissing genomen" 2

Zijdelings gerichte zitplaatsen → 2 Interview: J.J. Dolleman, KNAC → 3

Wanneer onderbepaling verwijderen? → 4 Verplichte verlichting → 6 Hoe zit dat? → 11



Op de foto: Gerrit Scharphof

"Goede beslissing genomen"

De grootste drukte is zeker voorbij? Gerrit Scharphof (64) lacht. "Natuurlijk pieken we in de zomerperiode, maar bij ons is het eigenlijk het hele jaar door goed druk. Het type campers waarin wij gespecialiseerd zijn, buscampers zoals de VW California, Possi/Globescout en Adria, spreekt vooral ouderen aan. En die maken eigenlijk het hele jaar door gebruik van hun camper. Bovendien hebben ze de financiële middelen om een kwalitatief hoogwaardige camper te kunnen kopen en onderhouden." Scharphof Campers is te vinden in een nieuw pand in Nijverdal en de zaken gaan zichtbaar goed. "Klopt", beaamt Gerrit. "Ik durf het bijna niet te zeggen, maar wij merken niet veel van de crisis. Sterker nog, we draaien dit jaar als nooit tevoren."

Dat bewijst dat Gerrit in 2004 een goede beslissing heeft genomen. Want dat was het jaar waarin hij, na 24,5 jaar bij de RDW als keurmeester en steekproefcontroleur te hebben gewerkt, besloot om voor zich zelf te beginnen. Eerst puur als APK-keuringsstation, maar Gerrit zag dat de buscamper in opkomst kwam en greep zijn kansen. "Ik ben al die jaren daarvoor steekproefcontroleur in de regio Almelo geweest. De eerste ook nog eens. Heel primitief in het begin. Dan werd je thuis gebeld om een steekproef uit te voeren en moest je onderweg een telefooncel opzoeken om contact te houden. In die jaren heb ik heel wat RDW'ers opgeleid. Het waren echt de pioniersjaren van de APK, een geweldige tijd." En, nog steeds actief als keurmeester? "Dat kan je wel zo stellen. Ik heb vorig jaar nog ruim 900 keuringen gedaan. Eigenlijk is de zaak sinds we met campers begonnen alleen maar gegroeid. Vorig jaar hebben we er een dikke 200 verkocht. Maar het ziet er naar uit dat we dat aantal dit jaar nog wel eens zouden kunnen gaan overtreffen". In 2007 kwam zoon Thijs, ook keurmeester, in de zaak. Samen met twee monteurs draaien vader en zoon nu het bruisende bedrijf dat echter nog steeds niet uitgegroeid is. Inmiddels is namelijk al een stuk grond naast de bestaande zaak aangekocht, want een uitbreiding lijkt er aan te komen.

Gerrit Scharphof: "Het is mooi om te zien dat je als bedrijf de juiste richting in bent geslagen. We zijn nu denk ik de grootste in dit marktsegment in Nederland en dat is een mooie erkenning voor ons werk." En de APK? "Ach, wanneer je de computers en elektronica even wegdenkt is er feitelijk niet zo heel veel veranderd. Een auto blijft een auto. Het is nog steeds zoals ik te horen kreeg toen ik bij de RDW begon: "Gerrit, de APK is er om de veiligheid van het wagenpark te verhogen". En dat doel is tot op de dag van vandaag hetzelfde gebleven."

Zijdelings gerichte zitplaatsen

Tijdens het maken van de foto's bij Gerrit Scharphof wees hij ons op de mogelijke aanwezigheid van zijdelings gerichte zitplaatsen in een kampeerwagen. Iets waar misschien niet iedere keurmeester elke dag mee te maken heeft.

Een personenauto die in gebruik is genomen na 21 juli 2013 mag niet zijn voorzien van zijdelingse gerichte zitplaatsen. De eis is ook voor een bedrijfsauto met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg, die in gebruik is genomen na 21 januari 2014 van toepassing.

In artikel 5.47 wordt gesproken over de verplichte aanwezigheid van gordels. Hierin wordt alleen gesproken over de naar voren of naar achteren gerichte zitplaatsen. De verplichting geldt dus niet voor de zijdelings gerichte zitplaatsen.



RV-scherm alléén via RDW erkende providers

Voorafgaand aan de APK moet u een aantal gegevens van het voertuig in het kentekenregister controleren. Doe dat uitsluitend bij een door de RDW erkende provider.

De reden hiervoor is dat alleen daarmee gegarandeerd is dat de meest recente gegevens rechtstreeks uit het kentekenregister opgehaald worden. Wanneer het ophalen van de gegevens plaats vindt via de "schil" van een eigen softwaresysteem hoeft dat niet het geval te zijn.

Belangrijk, want ook tijdens de keuring moet nog gecontroleerd worden of de voertuiggegevens in het kentekenregister overeenkomen met die van het voertuig.

Daarom is het verplicht het kentekenregister bij een door de RDW erkende provider te raadplegen. Op dit moment zijn er vier door de RDW geaccepteerde providers: A2SP, RDC, VWE en VDC. Uiteraard kunt u het kentekenregister ook raadplegen via Webdirect van de RDW.

Interview: J.J. Dolleman, KNAC

In ieder nummer stellen we vijf vragen aan een organisatie die zitting heeft in de Stichting Overlegorgaan APK, beter bekend als SO-APK. In deze stichting zijn de branche, belangenorganisaties en de RDW vertegenwoordigd.

Wat is de rol van de KNAC in dit overlegorgaan? We vroegen het aan J.J. Dolleman die de KNAC vertegenwoordigt binnen SO-APK.

1. Waar staat KNAC voor?

"De Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club (KNAC) is de oudste autoclub van Nederland. Sinds 1898 komen we op voor de belangen van de automobilist in de breedste zin van het woord. Het meedenken met de overheid is daarbij altijd een speerpunt geweest. Tegenwoordig richten we ons vooral op het plezier in autorijden: motoring zoals we zelf zeggen. Dat kan met moderne auto's, maar we zetten ons ook nadrukkelijk in voor de eigenaar van klassieke auto's. We volgen daarbij niet alleen het nationale maar ook het lokale autobeleid. Zo zet de KNAC zich in voor een goede belangenafweging bij de mogelijke invoering van milieuzones in de stad Utrecht. Uiteraard denken we daarbij vanuit de belangen van onze leden, de automobilisten."

2. Wat zijn de speerpunten voor de KNAC binnen SO-APK?

"We zijn een consumentenorganisatie. De belangen van de leden, autogebruikers, zijn steeds leidend. Daarbij trekken we samen op met de andere consumentenorganisaties, ANWB en FEHAC (Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs). We zijn met een achterban van meer dan 11.000 leden natuur-

lijk een kleinere speler dan de ANWB met 4 miljoen leden. Desalniettemin is het relevant dat een club als de KNAC een eigen onafhankelijk geluid laat horen."

3. Wat heeft u voor uw leden bereikt?

"In tijden van economische crisis heeft de autobranche het zwaar. De neiging bestaat om de APK steeds verder op te tuigen en op die manier meer geld te verdienen. Het is onze rol de discussie steeds weer terug te brengen naar de kern van de zaak. Wiens belang wordt er gediend: is dat het belang van de autoindustrie of van de consument? Dat is natuurlijk wat we als KNAC elke keer toetsen: dienen de (technische) maatregelen daadwerkelijk om de verkeersveiligheid van de consument te verbeteren. Verder heeft de KNAC in de afgelopen 25 jaar een prominente rol gespeeld bij de vrijstelling van de historische voertuigen van de APK-plicht. Bij de modernisering van de APK in 2009 heeft de KNAC telkens het belang van de consument voorop gesteld en gestreefd naar de harmonisering met de Europese regelgeving wat betreft het keuringsregime."

4. Hoe zijn de contacten met de andere leden van SO-APK?

"Goed. Iedereen heeft natuurlijk een ander belang te vertegenwoordigen, maar over het algemeen is er begrip voor elkaars standpunten. Veel leden van deze stichting hebben al langere tijd aan het overleg deelgenomen, waardoor er onderling vertrouwen is. Dat wil echter niet zeggen dat het een ingeslagen bende is. In tegendeel, soms kan het er best pittig aan toe gaan. Ook is het zaak te waken dat het belang van de consument goed en helder verwoord blijft in deze toch wel bijzondere samenwerkingsvorm die SO-APK is. Wat dat betreft is het jammer dat een zusterorganisatie als de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) geen actievere rol in SO-APK inneemt. Je ziet nu de MAG (Motorrijders Actie Groep) in dit gat springen, toen de APK voor tweewielers recentelijk weer even op de ministeriële agenda verscheen."



5. Hoe ziet u de toekomst van de APK?

"Verkeersveiligheid blijft natuurlijk relevant. De technische ontwikkelingen in de hele automotive gaan erg snel. Als je hoort dat de google-auto zonder bestuurder in Amerika nu al meer dan 500.000 kilometer heeft gereden zonder schade te rijden, zet dat je toch aan het denken. Een aspect waarmee we direct te maken krijgen, is de APK van de elektrische auto. Zoveel componenten zijn afwezig of anders, dat vergt aanpassingen, ook bij de keuring. Daarnaast geven de systemen van de On Board Diagnostics van moderne auto's waardevolle informatie bij de keuring. De bestuurder gaat er wel op vertrouwen, dat als zijn OBD aangeeft dat alles

goed is, de auto dus OK is. Maar is dat wel zo? En moet je die systemen dan ook gaan controleren bij de APK, als daarbij de directe veiligheid in het geding is? Indien op enig moment de APK voor de tweewielers toch doorgang vindt, is er opeens een enorme berg arbeid te verzetten. Kortom, er ligt nog veel werk op de plank en mijn opvolger zal zich zeker niet vervelen in vergaderingen van SO-APK met als zijn taak de leden en dus de consument, te beschermen tegen een te technocratische aanpak van de APK."

De heer Dolleman vertegenwoordigt de KNAC al meer dan 25 jaar in het nationale overleg over de APK. In september wordt hij opgevolgd door de heer Aanraad, voormalig directeur van Jaguar Nederland.

Wanneer onderbeplating verwijderen?

Een goede stroomlijn van een voertuig zorgt voor een lager brandstofverbruik en betere prestaties dankzij een lagere luchtweerstand. Om die weerstand nog verder terug te brengen zijn veel voertuigen voorzien van onderbeplating. En dat kan lastig zijn bij de APK omdat er dan geen zicht is op belangrijke onderdelen. Wanneer moet u deze onderbeplating bij de APK verwijderen?

Om de APK correct uit te voeren is het noodzakelijk dat alle te beoordelen onderdelen goed zichtbaar zijn. Soms is dat alleen mogelijk door het verwijderen van de onderbeplating. Of dat in zijn geheel of gedeeltelijk moet gebeuren, is afhankelijk van het afgedekte onderdeel en wordt aan het technisch inzicht van de keurmeester overgelaten.

Artikel 5.1b.3 (demonteren), in de Algemene bepalingen, van de keuringseisen geeft hier meer uitleg over. Hierin staat dat onderbeplating moet worden verwijderd om onderdelen die direct met de verkeersveiligheid te maken hebben te kunnen beoordelen. Als voorbeelden worden hierbij de bevestiging van het stuurhuis en de wielophanging gegeven. Maar vergeet ook de overige onderdelen van de stuurinrichting, de remleidingen en remslangen hierbij niet. Nogmaals, dit zijn slechts voorbeelden, ook hierbij komt het aan op uw technisch inzicht.

In uitzonderlijke gevallen kan het voorkomen dat het niet mogelijk of wenselijk is om de beplating geheel of gedeeltelijk te verwijderen. Daarvan is bijvoorbeeld sprake wanneer er reëel gevaar voor beschadiging van het te verwijderen onderdeel of het voertuig bestaat. Is dit het geval, dan moet dat worden vermeld op het keuringsrapport met OP1. Zie hiervoor de invulinstructie APK-rapport. Bij een steekproef wordt hierop gecontroleerd.



Nieuw: directe online toegang tot RME

Op de website www.rdw.nl, bij het tabblad zakelijk, is een mogelijkheid gekomen voor directe toegang tot RME (Registratie Meetmiddelen). Hiervoor is een beveiligingscertificaat, hetzelfde dat gebruikt wordt voor het APK-afmelden, van de RDW noodzakelijk.

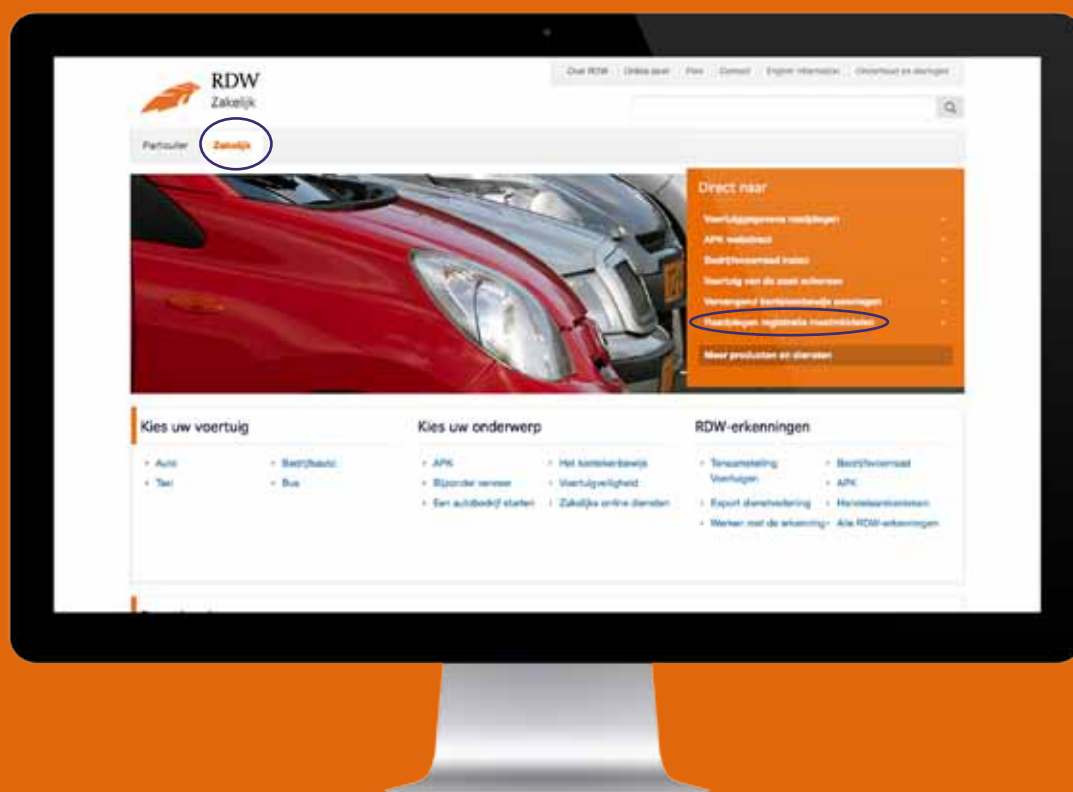
In het RME-register staan de door u gebruikte meetmiddelen vermeld met daarbij de datum tot wanneer het meetmiddel is goedgekeurd. De onderzoeksgerechtigde, uw leverancier, zorgt ervoor dat uw meetmiddel(en) geladen worden in RME. Daarnaast zorgt de leverancier er na de (goed)keuring van een meetmiddel voor dat de datum van de goedkeuring wordt aangepast.

Het is belangrijk dat u goed controleert of al uw meetmiddelen op de juiste wijze zijn opgenomen in RME. De RDW gaat namelijk binnenkort automatisch controleren of over de juiste meetmiddelen beschikt wordt, maar ook of deze goedgekeurd zijn.

Wat te doen wanneer een meetmiddel doorverkocht wordt aan een collega of wanneer het meetmiddel bij de leverancier ingeruild wordt? Voor deze gevallen is in RME een verkoopmogelijkheid aanwezig. Na het selecteren van het te verkopen meetmiddel, klikt u op de knop 'verkopen.' Vervolgens zal RME

het KI-nummer van de kopende partij vragen. Na het invullen hiervan volgt nog de vraag of u zeker weet dat u het meetmiddel wilt verkopen en of u dit wilt bevestigen. Is dat het geval, dan wordt het meetmiddel op naam van de kopende partij geregistreerd. Bij inruil is het mogelijk om het meetmiddel op naam van de leverancier zetten, deze beschikt namelijk ook over een door de RDW uitgegeven KI-nummer.

In de praktijk kan het ook voorkomen dat een meetmiddel niet gebruikt wordt omdat het versleten of wellicht (tijdelijk) overbodig is. Hiervoor komt er eind september een knop 'deactiveren' in RME. Wanneer deze mogelijkheid gebruikt wordt, wordt het meetmiddel wel op uw naam geregistreerd, maar wordt het bij de automatische controle door de RDW genegeerd. Naast 'deactiveren' is ook de 'activeren' optie uiteraard beschikbaar. Het meetmiddel wordt na activatie weer in uw actieve versie van RME opgenomen en wordt dan dus ook weer automatisch door de RDW gecontroleerd.



6

Uitbreiding eisen verplichte verlichting bedrijfsauto's en aanhangwagens

Aan bepaalde voertuigen, die in gebruik zijn genomen na 31 december 2012, zijn extra eisen gesteld aan de verplichte verlichting (achteruitrijlichten) en lijnmarkering. Deze voertuigen gaan we binnenkort al tegen komen tijdens de APK.

	Achteruitrijlicht	Lijnmarkering achterzijde	Lijnmarkering zijkant
Aanhangwagen - i.g.g. > 31-12-2012	Minimaal 1		
Aanhangwagen - i.g.g. > 31-12-2012, - TMM > 3500 kg en - Breedte > 2,10 m.		X (artikel 5.12.51 lid 1, onderdeel m)	
Aanhangwagen - i.g.g. > 31-12-2012, - TMM > 3500 kg en - Lengte > 6 m.			X (artikel 5.12.51 lid 1, onderdeel n)

	Achteruitrijlicht	Derde remlicht	Lijnmarkering achterzijde	Lijnmarkering zijkant
Bedrijfsauto - i.g.g. > 31-12-2012 en - Lengte > 6 meter.	Minimaal 2			
Bedrijfsauto - i.g.g. > 31-12-2012 en - TMM ≤ 3500 kg		X (artikel 5.3.51 lid 1, onderdeel p of lid 3)		
Bedrijfsauto (m.u.v. trekkers) - i.g.g. > 31-12-2012, - TMM > 7500 kg en - Breedte > 2,10 m.			X (artikel 5.3.51 lid 1, onderdeel q)	
Bedrijfsauto (m.u.v. trekkers) - i.g.g. > 31-12-2012, - TMM > 7500 kg en - Lengte > 6 m.				X (artikel 5.3.51 lid 1, onderdeel r)

In de tabel staan de gestelde eisen vermeld tussen de haakjes. In artikel 153 van de Aanvullende permanente eisen zijn nadere eisen gesteld aan opvallende en lijnmarkering. Zo mag bijvoorbeeld lijnmarkering zijn vervangen door contourmarkering.

Markeringen

Hieronder is weergegeven wat bedoeld wordt met opvallende markering. Deze opvallende markering is weer onderverdeeld in lijn- of contourmarkering.

Lijnmarkering: opvallende markering die dient om de horizontale dimensie (in lengte en breedte) van een voertuig aan te geven door middel van een doorlopende lijn.

Contourmarkering: opvallende markering die dient om de horizontale en verticale dimensie (in lengte, breedte en hoogte) van een voertuig aan te geven;

Opvallende markering: heeft als doel een voertuig meer zichtbaarheid te geven door weerkaatsing van het licht afkomstig van een niet tot het voertuig behorende lichtbron, waarbij de waarnemer zich nabij deze lichtbron bevindt.



2014

Digitaal APK-handboek

Het bekende APK-handboek is een belangrijke schakel in het verbeteren van de kwaliteit van de uitvoering van de APK. Door het APK-handboek ook digitaal mét toelichting te gaan aanbieden, streeft de RDW naar meer duidelijkheid over de APK-regels en de uitvoering daarvan.

Verbeterpunten APK-handboek

Uit onderzoek blijkt dat APK-keurmeesters vinden dat het huidige, gedrukte APK-handboek verbeterd kan worden. De grootste knelpunten die genoemd worden zijn het ontbreken van structuur, zoekmogelijkheden, duidelijke taal, toelichtingen, foto's en afbeeldingen. Van de APK-keurmeesters en erkenninghouders geeft een meerderheid (71 procent) ook aan het APK-handboek met regelgeving in digitale vorm als naslag te willen hebben.

Toelichtingen

Het toekomstige digitale APK-handboek heeft een belangrijke extra mogelijkheid die het papieren handboek niet heeft: in de digitale versie wordt verduidelijking en uitleg gegeven bij artikelen waar veel vragen over zijn. Ook wanneer er veel (beoordelings)fouten zijn geconstateerd bij een bepaalde eis, kan de RDW extra uitleg opnemen over dat onderwerp. En extra uitleg draagt naar verwachting bij aan het voorkomen van fouten bij de uitvoering van de APK in de toekomst.

U blijft (aanvullingen op) het gedrukte APK-handboek voorlopig gewoon toegestuurd krijgen. Bedenk echter wel dat er in de gedrukte versie zoals u gewend bent en in de versie die nu op de website is te raadplegen, geen aanvullende uitleg staat zoals dat in de nieuwe digitale versie straks wel het geval is.

In de volgende uitgave van de APK Keurmeester komen we uitvoerig terug op de digitale versie van het APK-handboek.

RDW gaat kilometerstanden registreren

Vanaf 1 januari 2014 is de registratie kilometerstanden een wettelijke taak voor de RDW. Er komt meer controle op de tellerstanden en ook het terugdraaien van een tellerstand wordt strafbaar. Nu gebeurt de registratie door stichting Nationale Auto Pas (NAP). Samen met NAP en de betrokken branchepartijen bereidt de RDW nu de nieuwe situatie voor om zo fraude nog beter te kunnen bestrijden. Voor u als APK-keurmeester verandert er weinig, maar er komen meer momenten waarbij een tellerstand geregistreerd moet worden, bijvoorbeeld bij overschrijving van het kenteken.

8

‘Wet- en regelgeving APK Keurmeester g



Esme Houtman, Juridisch adviseur RDW

ing is leidend, blad geeft toelichting'

De APK Keurmeester is, dat weten we uit lezersenquête, een graag gelezen magazine waarin een breed scala van APK-gerelateerde onderwerpen aan de orde komt. Maar als het erop aankomt, wat is dan de waarde van deze informatie? Kun je als keurmeester terugvallen op de inhoud en strekking van een artikel uit APK Keurmeester?

"Dat de wet- en regelgeving vragen oproept, blijkt wel uit de reacties die bij de RDW binnenkomen. Natuurlijk kan regelgeving geen gedetailleerd antwoord op ieder probleem in de dagelijkse werkplaatspraktijk geven. Vandaar dat binnen de APK steeds meer ruimte is voor het eigen inzicht en beoordelingsvermogen van de keurmeester zelf. Het doel van het blad APK Keurmeester is daarbij om de regelgeving te verduidelijken. Vaak door de formele teksten anders, makkelijker, te verwoorden, bijvoorbeeld aan de hand van praktijkvoorbeelden. Vergelijk het met persrechters die op televisie uitspraken van rechters verduidelijken en uitleggen."

Esme Houtman, juridisch adviseur bij de RDW, geeft antwoord op onze vragen.

Welke waarde mag je als keurmeester hechten aan de toelichtingen die in de APK Keurmeester staan vermeld?

"Als uitgangspunt geldt dat wat er in de wet- en regelgeving staat vermeld leidend is, en dus altijd boven de toelichting in de APK Keurmeester gaat. Toch is het niet uit te sluiten dat er in voorkomende gevallen eventuele gevolgen kunnen worden verbonden als de toelichting niet juist is ten opzichte van wat er in de wet- en regelgeving staat vermeld. Dit zal afhangen van de specifieke omstandigheden van het geval. Overigens ben ik dergelijke situaties nog niet tegengekomen."

Soms komen er vragen over informatie die jaren geleden ooit in dit blad gepubliceerd is. Die is dan vaak al ingehaald door nieuwe wetgeving. Wat is de 'houdbaarheid' van de geplaatste artikelen?

"Wet- en regelgeving kan in de loop van de tijd wijzigen of zijn komen te vervallen. Dit bijvoorbeeld als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en inzichten. Wijzigingen in de wet- en regelgeving worden onder meer aan de keurmeesters en

erkenninghouders bekendgemaakt door vermelding daarvan in het APK-handboek. Wanneer een bepaling in de wet- en regelgeving is gewijzigd of is komen te vervallen, betekent dit dat de oude bepaling niet langer van toepassing is. Daarmee is ook de toelichting in de APK Keurmeester bij deze bepaling achterhaald. Het advies is om bij twijfel de actuele wet- en regelgeving erop na te slaan om te controleren of een specifieke bepaling nog actueel is."

In het colofon staat te lezen dat er geen rechten aan de inhoud van het blad ontleend kunnen worden. Ontslaat dat de redactie van iedere verantwoordelijkheid over de inhoud?

"De informatie vermeld in de APK Keurmeester heeft het karakter van algemene voorlichting. Ik begrijp dat de redactie niet kan garanderen dat alle informatie altijd compleet, actueel of zonder fouten is. Dit ontslaat de redactie er overigens niet van om de informatie met zeer grote zorgvuldigheid en nauwkeurigheid tot stand te brengen."

Nogmaals, wet- en regelgeving kunnen in de loop van de tijd veranderen. Gebruik (oude) APK Keurmeesters dus niet als naslagwerk, maar raadpleeg altijd de actuele wet- en regelgeving."

Waarom wordt wet- en regelgeving altijd in zulke moeilijke zinnen en vreemde woorden beschreven? Kan dat niet gewoon in begrijpelijk Nederlands?

"Deze vraag krijgen juristen vaker gesteld. Voor juristen is de wet- en regelgeving duidelijk en helder, maar voor niet-juristen kan dit soms lastig zijn. Andersom geldt weer dat juristen moeite kunnen hebben met de technische termen die door de keurmeester worden gebruikt. Wet- en regelgeving moet toepasbaar zijn op elke mogelijke situatie. De rechten en plichten die daarin staan vermeld, mogen niet voor verschillende manieren uitlegbaar zijn. Anders zou dit leiden tot willekeur en rechtsongelijkheid. Hierdoor kan wet- en regelgeving soms lastig leesbaar zijn. De RDW en het ministerie van I&M streven er wel naar om de wet- en regelgeving zo helder en duidelijk mogelijk op te schrijven."

De komst van het digitale APK-handboek maakt het voor de RDW mogelijk om zaken in de wet- en regelgeving waar nodig te verduidelijken."

Aanwezigheid gebruiksklare roetmeter



Ondanks de invoering van de EOBD-controle blijft voor een deel van de auto's met dieselmotor een beoordeling met de roetmeter gewoon noodzakelijk. Het is dus belangrijk dat er een complete, gebruiksklare roetmeter klaar staat wanneer een dieselveertuig gekeurd moet worden of in de steekproef valt.

Bij de steekproeven lopen de steekproefcontroleurs desondanks regelmatig tegen problemen aan met betrekking tot de roetmeter. De volgende tips helpen om efficiënter te werken: zodra een dieselveertuig voor een APK binnenkomt moet in veel gevallen de roetmeter gebruikt worden. Zet deze daarom vast klaar voor gebruik. Zorg dat degene die het voertuig gaat keuren en afmelden de roetmeter op de juiste wijze kan bedienen. Bij een steekproef is dat voor beide partijen wel zo praktisch, ook al omdat het tijd scheelt.

Vanzelfsprekend moet de roetmeting, net als de rest van de APK, binnen uitgevoerd worden. Daarom moet de afzuiging (0-emissie) gebruiksklaar zijn, op de voorgeschreven manier aangesloten worden en uiteraard goed functioneren.

Uitlaat midden onder het voertuig

De uitmonding van een uitlaat kan midden onder het voertuig geplaatst zijn. Het is dan lastig om de sonde van de roetmeter en de 0-emissie goed aan te sluiten. Keurmeesters hebben daarvoor verschillende oplossingen bedacht zoals de uitlaat verlengen, de

sonde verlengen, de 0-emissieslang verlengen of zelfs helemaal weglaten. Dat kan echter niet zonder meer gedaan worden. Indien er problemen zijn met het aansluiten van de roetmeter of de 0-emissie, is het advies om contact op te nemen met de leverancier van de roetmeter of 0-emissie voor een technisch verantwoorde oplossing.

In hoofdstuk 8, meetmiddelen, van de regeling voertuigen staan de eisen die gesteld worden aan tijdens de APK gebruikte meetmiddelen. Zo staat er in artikel 8.4.10 onder andere dat een roetmeter moet zijn voorzien van een afdrukinrichting, ofwel een printer. Deze printer maakt deel uit van de roetmeter en moet daarom ook goed functioneren. Wanneer printers langere tijd niet gebruikt zijn, kan het voorkomen dat ze door uitdroging van de printkoppen niet meer afdrukken waardoor de roetmeter niet gebruikt mag worden. Let daar dus op, want de gegevens van de roetmeting moeten in sommige gevallen uitgeprint worden. Verder wordt de printer gebruikt voor het afdrukken van de gegevens van de roetmeter tijdens de jaarlijkse herkeuring (certificering) door de onderzoeksgerechtigde.

Hoe zit dat?

1

1

Stootbalk

Ik kreeg een vrachtwagen voor de APK aangeboden die niet voorzien was van een stootbalk. Nu weet ik dat er uitzonderingen bestaan voor sommige typen vrachtwagens. Die hoeven dus geen stootbalk te hebben. Maar hoe zit dat precies?

Antwoord

In de artikelen 5.3.49. en 5.12.49 van de keuringseisen staan de eisen die gelden voor de verplichte stootbalk. Er staat ook aangegeven vanaf welke datum ingebruikname een stootbalk aanwezig moet zijn én wanneer deze verplichting niet geldt. Het kan bij bijzondere voertuigconstructies namelijk voorkomen dat het technisch niet mogelijk is om een stootbalk te plaatsen. Voor deze voertuigen geldt dan ook een uitzondering van deze verplichting.

Hoe moet u dit beoordelen? Voor trekkers en dolly's zijn er definities opgenomen in de regelgeving. Lastiger wordt het met 'vuilniswagens met een laadmogelijkheid aan de achterzijde' en 'asfaltkippers'. Hierbij komt de beoordeling, of een voertuig onder deze beschrijving valt, aan op uw eigen technisch inzicht. Een inrichtingsomschrijving zoals deze vermeld is op het eventueel aanwezige kentekenbewijs of in het kentekenregister is hierbij niet leidend.

Vanaf 1-1-2014 wijzigt de term *asfaltkippers* in *asfaltwagens*. Dit moest omdat er tegenwoordig ook asfaltwagens zijn die niet kippen maar een bewegende vloer hebben om de inhoud te lossen.

Er wordt een definitie opgenomen in de Algemene bepalingen voor de term asfaltwagen, deze luidt:

Asfaltwagen: bedrijfsauto of aanhangwagen die ontworpen en gebouwd is voor het vervoer van asfalt en hiertoe een speciale uitrusting heeft.

Uitzondering voor de verplichte aanwezigheid van een stootbalk geldt voor:

	Vuilniswagens met een laadmogelijkheid aan de achterzijde	Trekkers	Dolly's	Asfaltkippers (asfaltwagens)
bedrijfsauto's	X	X		X
aanhangwagens	X		X	X



1

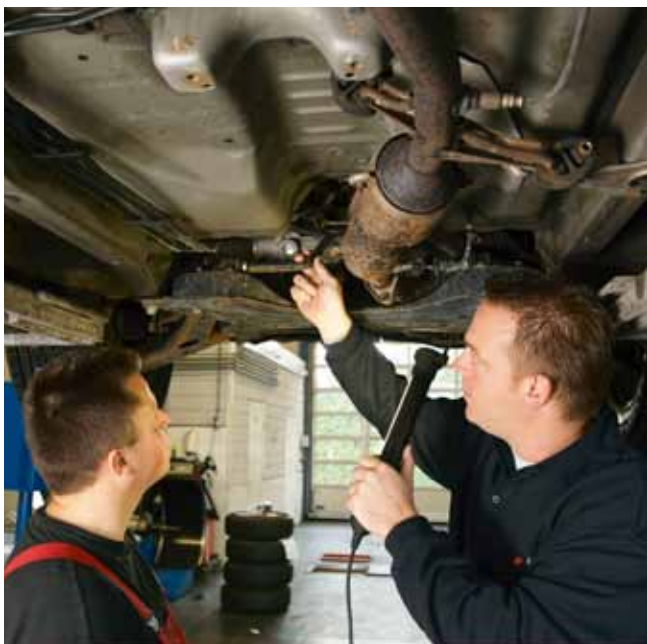
Keurmeester verplicht aanwezig

2

Iedereen in de werkplaats kent het wel. Druk aan het werk, klaar met keuren en het voertuig afmelden. Op weg naar de volgende klus. Maar er valt een steekproef op het net afgemelde voertuig. Toch nog even snel een proefrit maken met een ander voertuig of langs de grossier om onderdelen op te halen? Doe het niet!

De regels rond de verplichte aanwezigheid tijdens een steekproef zijn helder. In het artikel 3.4.2 van de bijlage APK-keurmeester uit de toezichtbeleidsbrief hierover staat het volgende omschreven: binnen 15 minuten na aankomst van de steekproefcontroleur moet met het technische gedeelte van de steekproef begonnen kunnen worden. Dit kwartier speling voorziet in de tijd die eventueel nodig is om bijvoorbeeld een gesprek met een klant af te ronden of de hefbrug vrij te maken. Deze periode is dus nadrukkelijk niet bedoeld om u zelf, of het te keuren voertuig in de gelegenheid te stellen in de keuringsplaats te komen.

De keurmeester die het voertuig heeft afgemeld moet als keurmeester persoonlijk aanwezig zijn en zelf assistentie verlenen tijdens de steekproef. Het advies is om bij het inplannen van de werkzaamheden hiermee rekening te houden om problemen te voorkomen.



GEEN REMMENTESTBANK, GEEN KEURING

Vanaf 1 mei 2014 is een gecertificeerde remmentestbank nodig om APK-2 te mogen keuren. Nog 1681 erkenninghouders beschikken niet over zo'n bank. Behoort u bij die groep, onderneem dan actie.

0 0 0 1 6 8 1



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** stelt u aan de RDW Servicedesk ICT, telefoon 0598 69 33 69

Aan het IBKI kunt u vragen stellen over **examens en bevoegdheidspassen**, telefoon 030 608 77 66

Adreswijzigingen kunt u zelf uitvoeren via www.IBKI.nl, mijn IBKI, of doorgeven aan het IBKI, telefoon 030 608 77 66. Daarnaast kunt u adreswijzigingen uitvoeren via het afmeldsysteem.

Colofon



Redactieadres

RDW, Afdeling Communicatie
Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer
www.rdw.nl

Fotografie **RDW, Annet Delfgaauw, Target Press & 3M**
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