



"Eerlijke keuring voor eerlijke prijs" 2

Vragen en antwoorden over EOBD → 4 Werken met de remmentestbank → 6

Interview Kees Pereboom, RAI Vereniging → 10 Taxibijlage wordt goedkeuringsdocument → 12



Op de foto: Richard van Meurs

Slim ondernemen: “Eerlijke keuring voor een eerlijke prijs”

Richard van Meurs is geboren en getogen in Oirschot. Als zoon van een leraar aan de LTS was het al vroeg duidelijk dat Richard de technische kant op zou gaan. Het begin van een opvallende loopbaan in de automotive-wereld: na een start in de werkplaats, maakte hij de stap naar sales in de bedrijfswagenwereld. Maar de crisis maakte de verkoop steeds onaantrekkelijker, zodat Richard een kleine vijf jaar geleden besloot dat het tijd was om het roer volledig om te gooien.

Nieuwe start

“Ik zag dat er mogelijkheden waren voor een klein, servicegericht APK-keuringsstation in Oirschot. Als eerste begon ik dan ook met het halen van het APK-keurmeesterdiploma.” Op zich niet zo'n vreemd plan, maar wel opvallend omdat Richard toen al 46 jaar oud was. Richard lacht: “Klopt, ik heb mijn papieren gehaald, de zaak geopend en daar heb ik nog geen dag spijt van gehad. Ik doe nu zo'n 2.000 keuringen per jaar, de meeste klanten komen uit de buurt. Daarnaast keur ik ook regelmatig voor dealers en handelaars uit de buurt. Ja, het gaat goed, het aantal keuringen stijgt nog ieder jaar.”

Mensen-mens

“Wat het leuke is aan dit werk?” Richard hoeft er niet lang over na te denken. “Dat is het omgaan met al die verschillende mensen. Dat maakt dit werk zo aantrekkelijk. Mensen weten dat er hier gewoon eerlijk en volgens de regels gekeurd wordt. Bovendien mag men binnen twee weken de auto opnieuw, gratis laten keuren bij afkeur. Ik heb er geen belang bij om een

Kaarten met APK-regelgeving

Als u snel en makkelijk iets uit de APK-regelgeving wilt nalezen, kunt u gebruik maken van SJAAK-kaarten. SJAAK staat voor Steeds Je Antwoord op de Achtergrond bij Keuren.

Op een SJAAK-kaart staat een gedeelte van de APK-regelgeving. Vanwege de beperkte ruimte staan er veel afkortingen op. U kunt de SJAAK-kaarten downloaden op www.rdw.nl. Controleer bij twijfel of onduidelijkheden altijd de APK-regelgeving. Dat is de basis voor het uitvoeren van een APK.

Alle kaarten zijn voorzien van een versie-datum. Gebruik altijd de laatste versie van de kaarten.

auto af te keuren of onnodige reparaties uit te voeren en dat weten mijn klanten. Ik ben zeker niet goedkoper dan de aanbiedingen van de grote ketens. Maar wanneer ik met die stuntaanbiedingen geconfronteerd word, ga ik toch bedenken hoe ik daarop kan reageren.” De druk van de prijs is overal aanwezig en daarom heeft Richard besloten om zijn onkosten aanzienlijk omlaag te brengen.

Groene werkplaats

Eén van de manieren om de kosten omlaag te brengen, heeft Richard gevonden in het aanbrengen van LED-verlichting in de werkplaats. Daarmee is hij 'groen' bezig. “Ik heb nu een betere verlichting, voor 77% lagere energiekosten. Niet alleen heb ik de kosten binnen twee jaar terugverdiend, het zorgt ook voor een lagere CO2-uitstoot bij de energiecentrale en dat is mooi meegenomen.” GEO-Industries Nederland heeft Richard van Meurs geadviseerd over de mogelijke energiebesparing met LED-verlichting. Van de lagere energiekosten heeft hij direct voordeel, waardoor hij de concurrentie beter aankan. De maandelijkse bedrijfskosten zijn nu een stuk lager. Een bijkomend voordeel is dat LED-verlichting wel tot 50.000 branduren mee gaat. Hij hoeft de komende vijftien jaar geen kapotte T1-buizen meer te vervangen. “Het is altijd weer een gedoe, ladder op, T1-buis verwisselen, ladder af, oude T1-buis afvoeren. In die tijd kan ik ook een auto keuren.”



REMMENTEST

1 mei cruciale datum

Manager APK-Procesondersteuning Henk Bussink is er glashelder over. "Erkenninghouders die na 1 mei 2014 geen geregistreerde remmentestbank hebben, mogen niet meer afmelden."

Dat houdt dus in de praktijk in dat deze erkenninghouders geen APK-keuringen mogen uitvoeren? "Klopt", beaamt Bussink. "De remmentestbank moet geregistreerd staan in RME (Register Meetmiddelen). En de tijd dringt, want op 10 maart 2014 waren er nog 850 erkenninghouders die niet over een geregistreerde remmentestbank beschikten. Voor die groep wordt het nu inderdaad, heel kort dag. Nu moet ik dit getal ook meteen nuanceren, want er zullen ook bedrijven zijn die gaan stoppen. Daarnaast zijn er erkenninghouders die al wel een remmentestbank gekocht en misschien zelfs al geïnstalleerd hebben, maar tot op het laatste moment wachten met registreren omdat ze tot 1 mei de remvertragsmeter willen gebruiken."

Europese regelgeving

Wat is eigenlijk de achtergrond van de verplichte invoering van de remmentestbank? Bussink: "Het gaat hier om Europese regelgeving die bepaalt dat de rembeproeving op een 'statische remtestmachine' uitgevoerd moet worden. Onder een statische remtestmachine wordt een rollenremtestbank of platenremtestbank verstaan, maar niet de zelfregistrerende remvertragsmeter. Nu zijn er wel enkele uitzonderingen, bijvoorbeeld voor voertuigen met permanente vierwielaandrijving. Niet alle remmentestbanken kunnen daarmee overweg. In dat geval mag de zelfregistrerende remvertragsmeter wel gebruikt worden. Die mag zelfs van de buurman geleend worden mits er een uitdraai beschikbaar is uit het RME dat de meter geregistreerd is."



GEEN REMMENTESTBANK, GEEN KEURING

Vanaf 1 mei 2014 is een gecertificeerde remmentestbank nodig om APK2 te mogen keuren. Nog 850 erkenninghouders beschikken niet over zo'n bank. Behoort u bij die groep, onderneem dan actie.

0 0 0 0 8 5 0

Jaren bezig

Zich verschuilen achter het excuus 'wist ik niet' voor het ontbreken van een geregistreerde remmentestbank gaat voor erkenninghouders niet op. Bussink: "De bedrijfsinspecteurs zijn al vijf jaar geleden begonnen met vertellen dat op 1 mei 2014 deze nieuwe regelgeving in werking treedt. Verder zijn er verschillende brieven verstuurd en is hier in de APK Keurmeester regelmatig aandacht aan besteed. En het is nog steeds niet te laat, maar het is wel vijf voor twaalf voor de erkenninghouders die nog niet over een geregistreerde remmentestbank beschikken. Want voor de goede orde, er worden geen uitzonderingen gemaakt wanneer er niet op tijd over een geregistreerde remmentestbank beschikt wordt."

Aantal erkenninghouders zonder remmentestbank

December 2012	2400
Maart 2013	2205
Juni 2013	1957
September 2013	1681
December 2013	1367
Maart 2014	850

Sinds december 2012 staat in APK Keurmeester een teller met het aantal erkenninghouders dat nog niet beschikt over een remmentestbank. Dat aantal neemt gelukkig ieder kwartaal af, steeds meer erkenninghouders hebben een remmentestbank aangeschaft.

4

EOBD

Vragen en antwoorden

Diesels keuren zonder roetmeter?

Ik heb een dieselveertuig, in gebruik genomen na 2005, voor de keuring. We hebben op de zaak geen roetmeter, wel een EOBD-tester. Dit voertuig mag ik toch gewoon keuren en afmelden omdat ik de EOBD-tester moet gebruiken?

Antwoord

Nee, u mag dit voertuig niet keuren. Om dieselveertuigen te mogen keuren, moet u in het bezit zijn van een gecertificeerde en deugdelijke roetmeter. Het daarbij behorende afzuigingssysteem voor de uitlaatgassen moet aanwezig zijn. Het kan immers voorkomen dat u tijdens het keuren een nader onderzoek moet uitvoeren met behulp van de roetmeter.

Wanneer de EOBD-tester een foutcode beginnend met een P weergeeft, die niet in onderstaande tabel is weergegeven, moet de roetmeting worden uitgevoerd volgens artikel 44 en 45 van de Aanvullende permanente eisen. Dit geldt ook wanneer de EOBD-tester aangeeft dat de readiness-test niet is afgerond.

Onderstaande foutcodes leiden tot afkeur bij voertuigen met een verbrandingsmotor met compressie-ontsteking.

P01xx
P02xx
P03xx
P04xx
P06xx
P0Axx
xx = De 'xx' in de code geven alfanumerieke variabelen weer

MIL werkt correct?

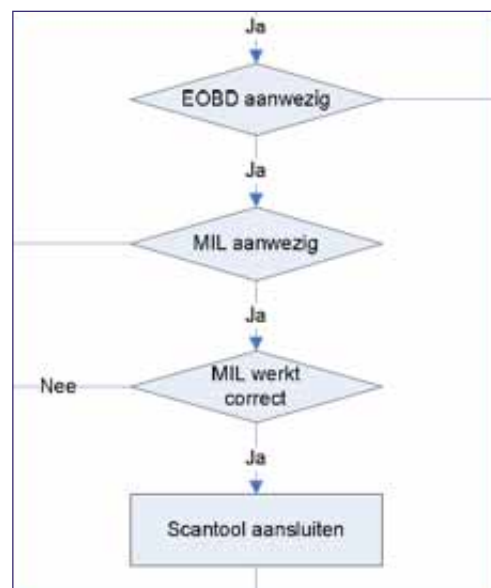
In het stroomschema staat ergens halverwege genoemd 'MIL werkt correct'. Wat wordt daar precies mee bedoeld en hoe beoordeel ik dat?

Antwoord

We nemen aan dat u het stroomschema bedoelt dat op de RDW-site (www.rdw.nl) staat. Als u in het zoekscherm 'stroomschema' intoetst, komt u op de juiste plek terecht.

In artikel 45b van de Aanvullende permanente eisen staat dat de aanwezigheid en de werking van het waarschuwingssysteem visueel of auditief moet worden gecontroleerd. De controle hierop verloopt als volgt: u zet het contact van het voertuig aan, vervolgens moet de waarschuwingseinrichting (MIL) gaan branden of een akoestisch signaal geven.

Het stroomschema is een vereenvoudigde weergave van de keuringseisen en de Aanvullende permanente eisen die te maken hebben met het emissiegerelateerd diagnostisch boordsysteem. In artikel 5.*11, lid 10, staat beschreven dat het EOBD-systeem moet voorzien zijn van een goed functionerende waarschuwingseinrichting. Deze waarschuwingseinrichting wordt ook wel MIL genoemd en dat staat voor Malfunction Indicator Lamp.



Deel uit stroomschema EOBD-gebruik

EOBD per 1-1-2014

In de laatste aanbiedingsbrief bij het APK-boek staat over EOBD: 'Het uitlezen van het EOBD is alleen van toepassing op personenauto's met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg.' Ik neem aan dat ik ook bedrijfsauto's onder de 3.500 kg moet blijven controleren?

Antwoord

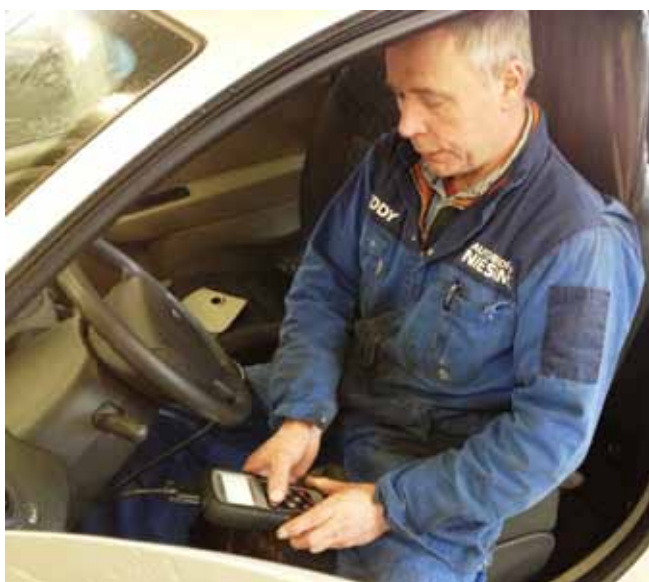
U heeft helemaal gelijk. Ook bij bedrijfsauto's met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg moet u het EOBD uitlezen. In de aanbiedingsbrief zijn alleen de wijzigingen omschreven. In de keuringseisen voor 1-1-2014 stond er geen beperking voor wat betreft de toegestane maximummassa van personenauto's.

Geen apart MIL aanwezig

Het valt me op dat er voertuigen zijn, vaak lichte bedrijfsauto's trouwens, waarbij er geen apart MIL aanwezig is. Ik moet binnenkort zo'n auto keuren maar hoe moet ik dan omgaan met de controle van de waarschuwinginrichting van het EOBD?

Antwoord

Deze uitzonderingsgevallen zijn ook bekend bij de RDW. Krijgt u zo'n voertuig aangeboden voor de keuring, neem dan contact op met de Technische Helpdesk (KIT) van de RDW tel 0900 9739. Zij hebben een overzicht van de uitzonderingen en geven u verdere instructies.



Readiness-test

In de regelgeving staat dat er een roetmeting of een viergastest moet worden uitgevoerd als de readiness-test van het EOBD niet is afgerond. Wat is dat precies voor test?

Antwoord

De readiness-test is een zelftest van het EOBD-systeem. Tijdens deze test wordt de elektronica van het motormanagement in het voertuig gemonitord. De test wordt uitgevoerd tijdens een aantal voorgeschreven rijomstandigheden, ook wel de rijcyclus genoemd. De rijcycles bevat onder andere een 'koude start', een stadsrit en een rit op de snelweg. Als de rijcycles doorlopen moet worden, neemt het dus enige tijd in beslag om deze test volledig af te ronden.

Wanneer het foutcode-geheugen gewist wordt moet er, voor dat gedeelte van het systeem, een nieuwe readiness-test worden uitgevoerd. Dit komt doordat na het wissen van een foutcode of bijvoorbeeld een reparatie de readiness-test voor dat gedeelte van het systeem automatisch op onafgerond wordt gezet. Er zijn elf deelsystemen gestandaardiseerd. Per voertuig kan het aantal ondersteunde deelsystemen verschillen. Van niet ondersteunde deelsystemen wordt de status niet weergegeven, vaak staat er dan 'NA' vermeld. Van de deelsystemen die wel ondersteund zijn, kan de status wel gecontroleerd worden. De status wordt weergegeven in bijvoorbeeld 'OK' als het deelsysteem akkoord bevonden is en 'inc' als de test van het deelsysteem nog niet is afgerond. Andere termen die voor de readiness-test gebruikt worden zijn: I/M-monitors, gereedheidstest, gereedheidsbewaking. Het is voor de RDW onmogelijk om alle gebruikte termen hier te vermelden. De verplichte Nederlandstalige handleiding van de EOBD-tester moet dus uitsluitend geven welke terminologie door uw uitleesapparaat wordt gebruikt.

Tijdens een APK moeten alle stappen van het stroomschema doorlopen worden. Wanneer u tussentijds constateert dat bijvoorbeeld het MIL niet correct werkt moet u toch alle stappen tot het eind volgen.

Ook komt het voor dat u in uw uitleesapparaat ziet dat er voor de readiness-test verschillende modules beschikbaar zijn in het voertuig. Dit ziet u bijvoorbeeld bij de hybride voertuigen. De RDW kan geen standaard antwoord geven op de vraag welke module u moet selecteren. Hier moet weer uw handleiding uitsluitend over geven.

Werken met de remmentestbank

Vanaf 1 mei 2014 is het voor iedere APK-erkenning verplicht om de remwerking te controleren met behulp van een gecertificeerde remmentestbank. We geven u uitleg over het werken met de remmentestbank.

In § 8. Reminrichting, artikel 5.*.31 tot en met 5.*.39 van de keuringseisen, worden de eisen rondom de reminrichting genoemd. Een belangrijk onderdeel daarvan is de minimale remvertraging. Voor personenauto's staan deze eisen genoemd in artikel 5.2.38. Hierbij wordt afhankelijk van de datum eerste toelating van het voertuig, een minimale remvertraging, bij een maximale pedaalkracht, genoemd. Let op: voor ambulances, kampeerwagens en lijkwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 2.500 kg geldt een afwijkende remvertraging.

Bij controle van de remvertraging wordt u doorverwezen naar de Aanvullende permanente eisen. Hiervan is hoofdstuk 1, titel 7, afdeling 2 van toepassing. Hierin staat voor de verschillende voertuigcategorieën beschreven hoe de remvertraging moet worden bepaald.

Rollenremtestbank

In de artikelen 59 t/m 63 van de Aanvullende permanente eisen wordt ingegaan op de bepaling van de remvertraging van voertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg.

Belangrijk hierbij is tabel 2, zie hiernaast. Met behulp van deze tabel wordt namelijk beoordeeld of de remwerking voldoende is.

Platenremtestbank

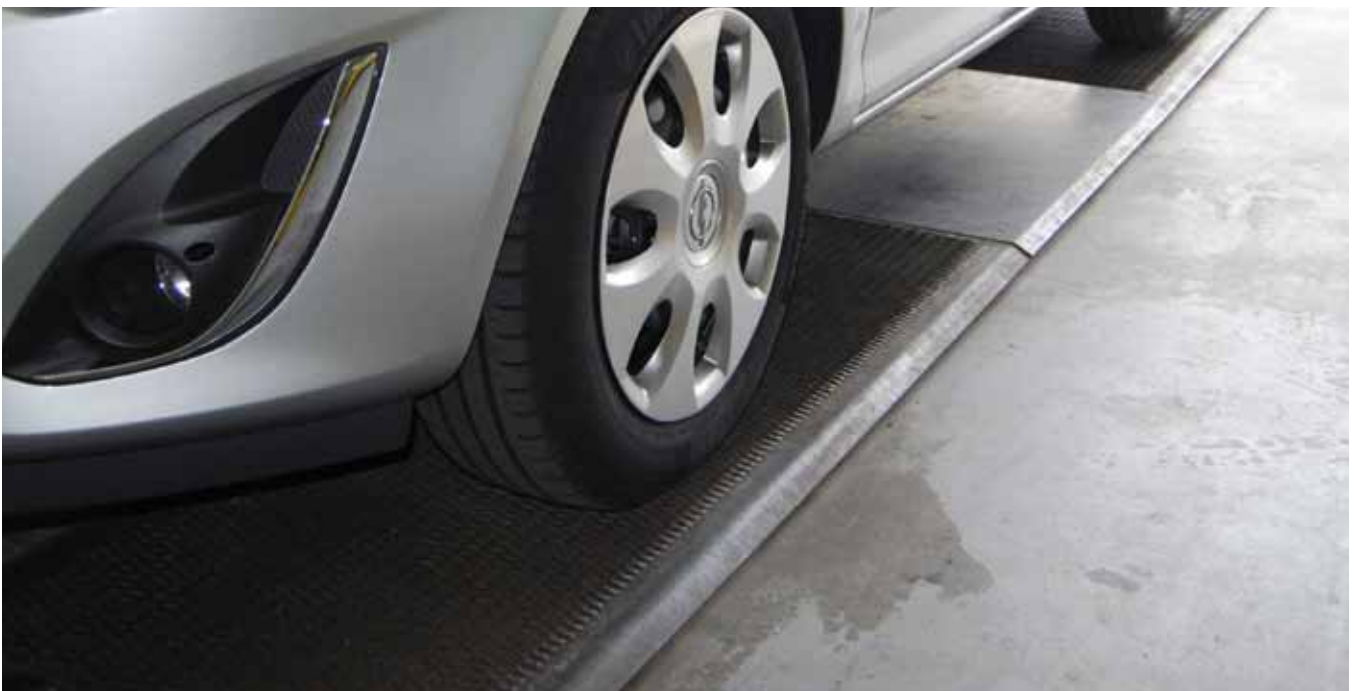
Ook voor het bepalen van de remwerking op een platenremtestbank is een aantal artikelen opgenomen in de Aanvullende permanente eisen, namelijk artikel 77, 78 en 81.

Hier is het belangrijk dat de remproef op iedere as ten minste tweemaal wordt uitgevoerd om het verschil in remwerking tussen de wielen op één as te kunnen bepalen. Het kan zijn dat er een derde meting op die as moet plaatsvinden als bij de ene remproef het verschil <30% is en bij de andere >30% is. Dit is beschreven in tabel 3, artikel 78 van de Aanvullende permanente eisen.

Verder moet de aanvangssnelheid ongeveer 10 km/u zijn en moet er geprobeerd worden de gehele plaatlengte te gebruiken tijdens de remproef. Hierover is in de APK Keurmeester van juni 2013 al geschreven.

Remverschil op een as

Als we de misser 5.*.38G 'Verskil in remwerking te groot, maar minder dan 50%' over de afgelopen vier jaar bekijken, zien we daar een opvallende groei. Het verschil in remkrachten links en rechts mag niet meer dan 30% van de hoogst gemeten remkracht bedragen.



Remtest op een rollenremtestbank

Tabel 2 uit de Aanvullende permanente eisen, artikel 59.

	REMTEST OP EEN ROLLENREMTESTBANK				NADER ONDERZOEK
	REMWERKING VOLDOET		REMWERKING VOLDOET NIET		
	relatieve beremming	pedaalkracht op voorste as	relatieve beremming	pedaalkracht op voorste as	remproef op de weg bij waarden, niet leidend tot directe beslissing
Personenauto's, in gebruik genomen na 30-06-1967 en voor 1-1-2012	** ≥ 40 % en ≥ 52 % en	** ≤ 400 N ≤ 500 N	< 52 % en	> 500 N	ja
Personenauto's, in gebruik genomen na 31-12-2011	** ≥ 45 % en ≥ 58 % en	** ≤ 400 N ≤ 500 N	< 58 % en	> 500 N	ja
Bedrijfsauto's*, in gebruik genomen na 30-06-1967 en voor 1-1-1998	≥ 40 % en	≤ 700 N	< 40 % en	> 700 N	ja
Bedrijfsauto's*, in gebruik genomen na 31-12-1997 en voor 1-1-2012	≥ 45 % en	≤ 700 N	< 45 % en	> 700 N	ja
Bedrijfsauto's*, in gebruik genomen na 31-12-2011	≥ 50 % en	≤ 700 N	< 50 % en	> 700 N	ja
Bussen*, in gebruik genomen na 30-06-1967 en voor 1-1-2012	≥ 45 % en	≤ 700 N	< 45 % en	> 700 N	ja
Bussen*, in gebruik genomen na 31-12-2011	≥ 50 % en	≤ 700 N	< 50 % en	> 700 N	ja

* Maximum toegestane massa ≤ 3500 kg

** Indien VROEGTIJDIG één of beide wielen van de voorste as van het voertuig blokkeren of de rollenremtestbank afslaat.
(≥ betekent: groter of gelijk aan) (≤ betekent: kleiner of gelijk aan)

In 2010 en 2011 kwam deze misser niet voor in de misser-top-10. In 2012 en 2013 zagen we een groei van 2,7% naar 2,9%. Het lijkt erop dat door het toenemende aantal remtestinrichtingen het percentage afkeur hierop toeneemt. Dat komt omdat er nu ook meer voertuigen gecontroleerd worden op deze eis. Voorheen, met het gebruik van de remvertragingmeter, kon op deze eis namelijk niet worden gecontroleerd.

Remverschil per as

In gebruik genomen op: 28-12-1999
Massa ledig: 1150 kg

	Links	Rechts
Achteras	800	650

$$\text{Remverschil (\%)} = \frac{\text{hoogste} - \text{kleinste remkracht}}{\text{hoogste remkracht}} \times 100\% =$$

$$\text{Remverschil (\%)} = \frac{800 - 650}{800} \times 100\% = 19\%$$

In dit voorbeeld is het verschil in remkrachten 19%. Dit voertuig wordt op dit aspect dus goedgekeurd.

Voorbeeld berekening bij een personenauto:

In gebruik genomen op: 11-08-2010
Massa ledig: 850 kg

	Links	Rechts	Pedaalkracht
Vooras	1600	1400	350 N
Achteras	700	750	420 N

Relatieve beremming:

$$\frac{(1600+1400)+(700+750)}{(850+100)} \times 10 = 46,84\% \approx 47\%$$

Volgens de tabel voldoet de remwerking; de relatieve beremming bedraagt meer dan 40% bij een pedaalkracht op de voorste as die kleiner is dan 400 N.

De vernieuwde APK-examens

De werkgroep examens van het Programma Kwaliteit APK deed onderzoek naar mogelijke verbeteringen bij de APK-examens. De wijze van aanbieden en de normering van de examens is kritisch bekeken. Daarbij is ook advies ingewonnen bij het Cito. Op basis van de bevindingen is sinds 1 januari 2014 een aantal wijzigingen doorgevoerd.

Wijzigingen examen APK-bevoegdheidsverlenging

- Er zijn vijf onderwerpen met elk twintig vragen. De onderwerpen zijn motor/aandrijflijn, onderstel, carrosserie, verlichting en remmen;
- Om te slagen moet de deelnemer voor elk onderwerp ten minste veertien van de twintig vragen goed beantwoorden;
- Compensatie van de score tussen onderwerpen onderling is niet mogelijk. Heel goed scoren op bijvoorbeeld het onderwerp verlichting kan het scoren van een onvoldoende op remmen dus niet meer goedmaken.

Resultaten

In januari 2014 is gestart met het afnemen van de vernieuwde examens APK-bevoegdheidsverlenging lichte en zware voertuigen. Bij elke verandering in examens neemt in eerste instantie het slagingspercentage af. Dit is ook nu gebeurd. Het slagingspercentage is met ongeveer 5% gedaald. Het slagingspercentage is nu 90%. De aanpassingen vormen voor de meeste keurmeesters geen belemmering. Het merendeel van de deelnemers weet wat er van een keurmeester wordt verwacht en komt goed voorbereid naar het examen.

Twee onderwerpen blijken op dit moment het lastigst, gezien het percentage keurmeesters dat hiervoor een onvoldoende heeft behaald. Bij het examen bevoegdheidsverlenging lichte voertuigen heeft ongeveer 9,5% van de keurmeesters op het onderwerp 'remmen' en zo'n 4,5% op het onderwerp 'motor/aandrijflijn' een onvoldoende behaald. Bij het examen bevoegdheidsverlenging zware voertuigen is dit bij het onderwerp 'remmen' zo'n 4,5% en bij het onderwerp 'carrosserie' circa 3,5%.



Ervaringen keurmeesters

Keurmeesters vinden het een voordeel dat de vragen per onderwerp zijn gegroepeerd. In de module remmen zitten alleen vragen over remmen. Zoeken in de APK-regelgeving gaat hierdoor sneller, omdat alleen in de artikelen die daadwerkelijk over remmen gaan, gezocht hoeft te worden.

Wijzigingen eerste examen APK-keurmeester

- Er is een nieuw onderdeel toegevoegd. Er hoeft niet meer op papier te worden aangetoond dat men voldoende werkervaring heeft. In plaats daarvan krijgt een deelnemer op het examen zes vragen over zijn 'praktijkervaring' voorgelegd. Beantwoordt de deelnemer deze voldoende dan toont hij daarmee aan over genoeg praktijkervaring te beschikken om keurmeester te kunnen worden.
- Voor ieder onderdeel, dus ook voor elke praktijkopdracht afzonderlijk, moet een deelnemer een voldoende halen om te slagen. Slagen met één of twee vijven kan niet meer.
- Bij het examen APK-keurmeester lichte voertuigen is het onderdeel 'remmen' gesplitst in twee onderdelen. Het onderdeel 'remberekeningen' en het onderdeel 'remmen mechanisch'. Voor ieder onderdeel krijgt men een apart resultaat.
- Bij het examen APK-keurmeester lichte voertuigen is het onderdeel 'carrosserie' ook gesplitst in twee afzonderlijke opdrachten. 'carrosseriedelen' en 'carrosserie corrosie'. Voor ieder onderdeel wordt een aparte beoordeling gegeven.

Praktijkervaringen

Vanaf januari 2014 is gestart met het afnemen van de vernieuwde eerste examens APK-keurmeester lichte en zware voertuigen. Het IBKI analyseerde de examenresultaten en besprak deze met de RDW. De onderdelen 'Theorie' en 'Praktijkopdrachten' voldoen aan de gestelde eisen. De norm om te slagen ligt wel hoger dan bij de oude examens het geval was, maar dat past binnen de doelstellingen van het programma Kwaliteit APK.

Resultaten

De toekomstige APK-keurmeesters lichte voertuigen blijken met name moeite te hebben een voldoende te behalen voor de praktijkopdracht 'remberekeningen', 'carrosserie corrosie' en 'verlichting'. Het probleem bij 'remberekening' en 'corrosie' was bekend. In cijfers viel dit tot nu toe nooit zo op omdat de cijfers van de twee opdrachten werden samengevoegd tot één resultaat. Nu er voor elke afzonderlijke opdracht een cijfer wordt toegekend, en het niet meer mogelijk is om te compenseren, is dit wel in het eindresultaat zichtbaar.

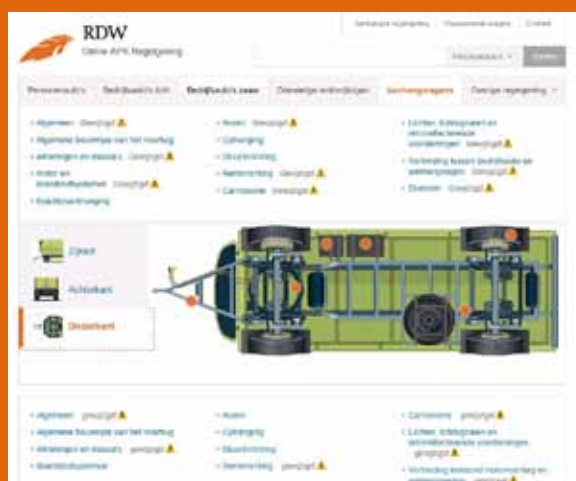
Voor het eerste examen APK-keurmeesters zware voertuigen zijn er tot nu toe te weinig deelnemers geweest om te kunnen aangeven welke onderwerpen daar als lastig worden ervaren. Maar ook hier lijken dat opdrachten over 'remmen', 'onderstel' en 'verlichting' te zijn.

Programma Kwaliteit APK

In 2012 start de RDW samen met de branche het Programma Kwaliteit. Doel is het afkeurpercentage bij steekproeven verder omlaag te krijgen. Het kwaliteitsprogramma is opgesplitst in vier werkgroepen: Toezicht, Examens, Informatievoorziening en Opleiding. In elke werkgroep zitten medewerkers van de RDW en vertegenwoordigers uit de branche. Alle werkgroepen hebben een advies uitgebracht met aanpassingen om de kwaliteit van de APK te verhogen.

Website APK-regelgeving online

Het zoeken naar informatie op de website gaat sneller en makkelijker en kan op verschillende manieren.



Kijk op www.rdw.nl/apkregelgeving

1

0

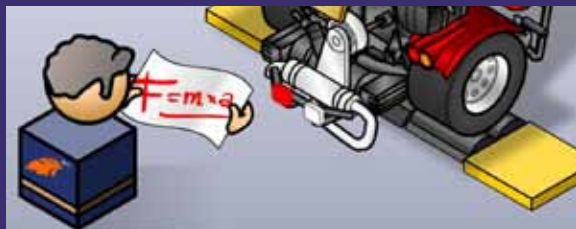
Remvertraging bepalen trike

Trikes zijn redelijke zeldzame verschijningen. Maar ook deze motorvoertuigen, want dat zijn het, moeten aan de APK-regels voldoen. Hoe moet van deze driewielers de remvertraging worden gemeten?

Bij driewielige motorrijtuigen, dus ook bij trikes, moet bij twijfel de remvertraging worden bepaald met behulp van een remvertragingmeter. Deze wijze van keuren is omschreven in artikel 5.5.38. Helemaal onderaan staat een interessante aanvulling:

"Indien op een remtestinrichting kan worden vastgesteld dat de remvertraging voldoet kan de beproeving op de weg achterwege gelaten worden. Door de bij de remproef behaalde remkrachten bij elkaar op te tellen en vervolgens te delen door de in het kentekenregister vermelde massa van het ledig voertuig vermeerderd met 100 kg, wordt de remvertraging bepaald."

Wat wordt hier nou precies mee bedoeld? In de praktijk blijkt dat de achteras van een trike geremd kan worden op een platen- of rollenremtestbank. Door de hierbij behaalde remkracht te delen door de massa rijklaar, krijgt u de waarde van de remvertraging die de achteras kan opbrengen. Wanneer deze remvertraging voldoende is, hoeft verder geen beproeving op de weg uitgevoerd te worden. De bedrijfsrem moet op alle wielen werken. Er moet dan nog wel vastgesteld worden of de rem op het voorwiel van de trike ook werkt.



Tekening: Cirquest in samenwerking met IQ4Learning

Interview:

Kees Pereboom RAI Vereniging

In de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK) zijn de branche, belangenorganisaties en de RDW vertegenwoordigd. Welke rol speelt de RAI Vereniging in dit overleg? We vroegen het aan Kees Pereboom, coördinator Techniek.

1. Waar staat RAI Vereniging voor?

RAI Vereniging is de brancheorganisatie van de fabrikanten en importeurs van auto's, trucks, motorfietsen, bromfietsen, fietsen, aanhangwagens en opleggers, carrosserieën opbouwen, onderdelen en werkplaatsuitrusting, en heeft zo'n 550 leden. Wij zijn als enige vertegenwoordiger van 'de industrie' van wegvervoermiddelen een unieke speler in de Nederlandse markt. De vereniging is door aanwezigheid in de verschillende productgroepen dé gesprekspartner voor overheid en bedrijfsleven. RAI Vereniging richt zich op veel aspecten die relevant zijn voor het ondernemersklimaat van onze leden, waaronder duurzaamheid, milieu, fiscaliteit en technische regelgeving.

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

Voor fabrikanten en importeurs van voertuigen is van belang dat er voldoende ruimte is voor uitzonderingen (*aanpassing van de regelgeving. Red.*) op de APK-regels: er zijn voertuigen met constructies, systemen of voorzieningen die op een specifieke wijze functioneren, maar daarbij of daarmee niet voldoen aan de algemeen geldende APK-eisen (denk bijvoorbeeld aan elektrische voertuigen). Een heel specifiek aandachtspunt zijn de eisen en procedures die gesteld worden aan apparatuur die APK-bedrijven moeten gebruiken, en dan met name de apparatuur die goedgekeurd moet zijn, zoals hefbruggen, remmentestbanken, uitlaatgastesters en roetmeters. De leveranciers van die apparatuur zijn leden van RAI Vereniging. Wij zijn zeer nauw betrokken bij eisen en procedures van het typekeuren, in gebruik nemen en herkeuren van die apparatuur.

3. Wat hebt u voor uw leden bereikt?

We hebben al vele jaren een goed functionerend APK-systeem in Nederland; iedereen is daarmee bekend en er treden niet continu grote veranderingen op. Voor alle wijzigingen, aanpassingen, en uitbreidingen e.d. aan het systeem en aan inhoudelijke eisen die er wél zijn, is het van belang dat we daar afstemming over hebben. Dat zaken uiteindelijk in goed overleg ingevoerd worden. En zo gaat het gelukkig ook, hoewel natuurlijk niet iedereen altijd op één lijn zit. We hebben met z'n allen in SO-APK bereikt dat we zo met de APK kunnen omgaan. Het is plezierig om te merken dat wij als RAI Vereniging een volwaardige en deskundige gesprekspartner zijn namens onze leden.

Kanttekening is dat het grote geheel talloze deelaspecten kent, die niet in dezelfde mate voor iedereen van belang zijn. Je hebt dan natuurlijk uit het oogpunt van tijd en capaciteit een focus op de voor de achterban belangrijkste dossiers. Zoals al gezegd, zijn alle eisen en procedures m.b.t. apparatuur een aparte tak van sport binnen het geheel, met uiteraard grote belangen voor de leveranciers daarvan. Wij zijn dan ook blij dat we hebben kunnen bereiken dat hiervoor ook een separaat overleg bestaat. NMI aangewezen onderzoeksgerechtigden (die lid zijn van de RAI Vereniging) van APK-metmiddelen overleggen jaarlijks met RDW en NMI hoe verbeteringen, zoals een steekproefcontrolesysteem van het NMI op de meldingen van de onderzoeksgerechtigden, het beste kunnen worden doorgevoerd.

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

Uitstekend. Veel mensen kennen elkaar al lang, er heerst een collegiale en vriendschappelijk sfeer. Dat maakt het plezierig werken. Iedereen staat natuurlijk in eerste instantie voor het belang van de eigen leden of eigen organisatie. Ik vind dat we vooral een gezamenlijk belang hebben in het beheren en sturen van ons APK-systeem. Expliciet tegengestelde belangen zijn er nauwelijks, wel eens specifieke wensen of opvattingen. De samenwerking is goed en we komen daarom altijd tot breed gedragen veranderingen.

5. Hoe ziet u de toekomst van de APK?

Het wordt geen saaiere tijd! Brussel komt binnenkort met de hopelijk definitieve voorstellen tot aanpassing van de APK-Richtlijn; mogelijk komen er als gevolg daarvan nieuwe voertuigcategorieën die verplicht onder de APK gaan vallen en veranderen er frequenties. Wat ik heel boeiend vind, zijn de ontwikkelingen in de techniek van voertuigen. Voertuigen worden meer en meer voorzien van elektronische veiligheids- en comfortsystemen. Veelal volgt de wetgeving op het gebied van toelatingseisen pas later. En de regelgeving op het gebied van de APK-eisen komt daar weer achteraan. Die regelgeving komt ook uit Brussel, en dat gaat meestal niet zo snel. Je moet je steeds afvragen of iets dat, al dan niet verplicht, in nieuwe voertuigen zit, ook in de APK een controlepunt moet worden. Vooral Brussel moet zich dat afvragen. Ik zie het als een punt van zorg en aandacht. Neem LDWS en AEBS* dat eind dit jaar verplicht wordt op alle nieuwe trucks. Zware bedrijfsauto's vallen al na een jaar in de APK; dan moet je wel beleid maken en zaken in gang zetten. Daar komt de vraag over hoe je iets controleert nog bovenop. Dat is een boeiende kwestie bij moderne voertuigen; bijvoorbeeld het uitlezen van diagnosesystemen van auto's. Daar hebben we al over gesproken in het kader van het project modernisering APK, maar dat gaan ons ongetwijfeld nog veel bezighouden.

* LDWS staat voor Lane Departure Warning System en AEBS voor Advanced Emergency Braking System



1

1

1

Taxibijlage wordt goedkeuringsdocument

2

Vanaf 1 januari 2014 verstrekt de RDW na elke tenaamstelling een kentekenbewijs deel 1 op creditcardformaat.

Hierdoor heeft de bijlage bij het kentekenbewijs van speciaal ingerichte taxi's en speciaal ingerichte personenauto's bestemd voor openbaar vervoer (OV-auto's) een andere naam gekregen. De bijlage wordt nu goedkeuringsdocument genoemd.

De komende tijd worden alle bestaande bijlagen vervangen door een goedkeuringsdocument. Ook het kentekenbewijs en het kentekenregister worden hierop aangepast. De voertuigeigenaar hoeft hiervoor zelf geen actie te ondernemen.

In de aanvullende eisen voor taxi's en OV-auto's, artikel 5.2.73 tot en met 5.2.79, wordt de term goedkeuringsdocument al gebruikt.

Controle tijdens APK

Bij een APK moet gecontroleerd worden op de aanvullende eisen voor taxi's of OV-auto's en de aanwezigheid van een goedkeuringsdocument als er in het kentekenregister 'Taxi, zie goedkeuringsdocument' of 'OV-auto, zie goedkeuringsdocument' staat vermeld.

Staat er in het kentekenregister bij bijzonderheden 'taxi, zie bijlage' of 'OV-auto, zie bijlage' vermeld dan blijft de controle van de bijlage en de aanvullende eisen taxi's achterwege.



Voor een speciaal ingerichte taxi wordt een goedkeuringsdocument afgegeven.

Kentekencard

Het kan zijn dat u nu al tijdens de keuring te maken krijgt met een kentekenbewijs op creditcardformaat. Voor de keuring blijft u gebruik maken van het kentekenregister. Meer informatie over de kentekencard op www.rdw.nl.



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**
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