

# APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 78 - september 2017

'ALTIJD EEN  
KOP KOFFIE  
MET DE KLANT'

HASAN KARAMAN,  
EIGENAAR/KEURMEESTER AUTOBEDRIJF KARAMAN

**In beroep tegen  
een goedkeur?**

OVER DE 'VERMEEND  
ONTRECHTE GOEDKEUR'  
GOED GEREGLD - PAGINA 4/5

**Betrouwbare  
meetmiddelen**

DE BIJDRAGE VAN NMI  
AAN DE APK  
ONS NETWERK - PAGINA 8/9

**Roestschade aan  
een wielkast**

TIPS VOOR HET TOEPASSEN  
VAN DE ROESTNORM  
HOE ZIT DAT - PAGINA 6/7

## IN BEROEP



CARLO VAN DER KLINK  
MANAGER TOEZICHT APK

Twijfelt een voertuigeigenaar aan de goedkeuring van zijn voertuig, dan kan de RDW te maken krijgen met een 'vermeend onterechte goedkeuring'. Gelukkig komt het slechts zestig keer per jaar voor dat de RDW in dit kader een herkeuring van een voertuig verricht. Maar we vinden het toch goed om er eens aandacht aan te besteden. Tot een jaar na de keuring bent u als keurmeester en erkenninghouder hiervoor nog verantwoordelijk. Een voertuigeigenaar kan binnen deze termijn in beroep gaan tegen een (volgens hem onterechte) goedkeuring. Vaak gaat het hier om voertuigen die zijn doorverkocht met een geldige APK. De nieuwe eigenaar is het hier dan niet mee eens. Uiteraard zijn er verschillende spelregels. Zo mag het voertuig niet tussentijds zijn gerepareerd en mag de vervaldatum van het APK-rapport niet verlopen zijn. Bij een vermeend onterechte goedkeuring onderzoekt een bedrijfsinspecteur van de RDW of de goedkeuring wel of niet terecht was. Als keurmeester en erkenninghouder wordt u altijd uitgenodigd voor dit onderzoek. Op pagina 4/5 vindt u meer informatie over de regels rondom een vermeend onterechte goedkeuring. Gewoon voor het geval dat.

### Vragen?

- Over de inhoud van deze APK-keurmeester?  
RDW Klantenservice 0900 97 39 (werkdagen 8.00 - 17.00 uur).
- Over het afmeldsysteem? Bel uw eigen communicatieprovider.
- Pincode wijzigen of resetten: <https://keurmeesterinformatie.rdw.nl>.
- Over examens en bevoegdheidspassen? IBKI 030 608 77 66.
- Adreswijziging doorgeven: <https://keurmeesterinformatie.rdw.nl>.



### Redactieadres

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

Design KRIS KRAS context, content and design

Fotografie RDW

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



**Karaman kwam op zijn zestiende vanuit Turkije naar Nederland. Hij volgde een opleiding Autotechniek, werd keurmeester en bouwde tijdens zijn werk een klantenkring op. In 1999 kocht hij een klein autobedrijf in Hengelo. Met succes.**

**“Ik heb nog nooit reclame hoeven maken.”**



HASAN KARAMAN  
EIGENAAR /KEURMEESTER AUTOBEDRIJF KARAMAN

### Wat maakt jullie autobedrijf uniek?

“We zijn een klein bedrijf in een woonwijk. In onze werkplaats staan drie bruggen en daarmee is het vol. Het werk doen we met z'n drieën: mijn zoon, een medewerker en ik. Daardoor kennen we al onze klanten persoonlijk. Het leukste aan mijn werk vind ik om even een praatje te maken en een kop koffie te drinken. Ik heb al snel geleerd hoe belangrijk het is om altijd open en eerlijk tegen klanten te zijn. Vertrouwen win je niet zomaar. Zeker als kleine garage kost het veel tijd om een band op te bouwen. Klanten willen na een keuring precies weten welke reparatie er moet worden uitgevoerd en wat het gaat kosten. Als ik een bedrag heb genoemd, maak ik het ook af voor die prijs. Zelfs als dat betekent dat ik er zelf op bij moet leggen. Afspraak is afspraak.”

### Is het lastig om te concurreren met grote dealers?

“Ons autobedrijf heeft een andere doelgroep, bijvoorbeeld veel klanten met een kleinere portemonnee. In Hengelo zijn we best bekend, daardoor hebben we een vast klantenbestand opgebouwd. De klanten komen vooral via-via. Als er één familielid zijn auto bij ons heeft laten keuren, volgt vaak de rest van de familie ook. Klanten vinden het fijn dat ze bij ons geen nummer zijn maar altijd direct contact hebben. Ik doe alles voor blije klanten. Als iemand boos is, vind ik dat heel erg. Door er samen over te praten, valt het meestal op te lossen. Maar de feiten kan ik niet veranderen. Om mijn werk goed te doen moet ik altijd de juiste informatie geven en me aan de regelgeving houden. Gelukkig hebben we weinig missers.”

### Wat vind je van de APK-regelgeving in Nederland?

“Het is heel goed dat er strakke regels zijn. In Turkije geldt het Duitse APK-systeem (TÜV) en mogen alleen officiële instanties keuren. Ons Nederlandse systeem vind ik beter. Wat mij wel stoort, is dat er naar mijn mening soms te streng gekeurd wordt. Ik ben van mening dat je bij twijfel moet kiezen in het voordeel van de klant. Helaas kiezen in de praktijk sommige garages toch voor hun eigen belang. Verder is het goed dat de regelgeving regelmatig verandert en met de tijd meegaat. Ook de RDW beweegt mee. Bijvoorbeeld dat keurmeesters met veel missers nu vaker gecontroleerd worden. Dat is toch wel zo eerlijk!”

Nieuwe regelgeving rondom roetfilters

# MAG HET EMISSIEBEHEERSINGS-SYSTEEM WORDEN VERWIJDERD?

Nieuwe auto's die in Nederland op de markt worden gebracht moeten aan de Europese emissie-eisen voldoen. Daarvoor rusten fabrikanten nieuwe auto's met allerlei technische voorzieningen uit, zoals een roetfilter, uitlaatgasrecirculatie en katalysatoren. Vanzelfsprekend is het de bedoeling dat deze emissie-beheersingssystemen goed blijven functioneren zodra de voertuigen deelnemen aan het dagelijkse verkeer. Helaas blijkt dat deze systemen met enige regelmaat worden verwijderd of buiten werking worden gesteld.

**AANPASSING REGELGEVING**

Om dit tegen te gaan is de Regeling voertuigen vanaf 01-10-2017 aangepast. Het verwijderen, aanpassen en buiten werking stellen van emissie-beheersingssystemen is nu verboden, als deze voorzieningen nodig zijn om aan de emissie-eisen te voldoen. Ook mag het niet worden vervangen door een niet-origineel emissie-beheersingssysteem of door een niet-goedgekeurd vervangend emissie-beheer-

singssysteem. Dit is verboden als het systeem nodig is om aan de emissie-eisen te voldoen.

**WAAROM IS DE REGELGEVING Aangepast?**

Aanpassingen aan een emissie-beheersingssysteem worden als een wijziging van de constructie gezien. En dat is alleen toegestaan als het voertuig na deze wijziging aan de eisen voor toelating tot het verkeer op de weg blijft voldoen. Fabrikanten kunnen alleen aan deze norm voldoen door dieselauto's van een af-fabriek roetfilter te voorzien. Door wijziging van een emissie-beheersings-

systeem als een wijziging in de constructie aan te merken, mag bij dieselpersonenauto's van na 01-01-2011 het roetfilter niet worden verwijderd. Dan kan namelijk niet meer aan de voor dat voertuig geldende toelatingseisen tot de weg worden voldaan.

Bij vervanging van een defect roetfilter door een origineel roetfilter of typegoedgekeurde roetfilter is geen sprake van wijziging van de constructie. Het voertuig blijft namelijk onder de voor het betreffende voertuig verleende typegoedkeuring vallen.

In deze tabel zie je vanaf welke datum van eerste toelating het verbod op het verwijderen van roetfilters geldt voor verschillende voertuigcategorieën.

VOERTUIGCATEGORIE:	Diesel personenauto's	Diesel bestelauto's en auto's voor speciale doeleinden	Diesel vrachtauto's en bussen
<b>Euroklasse:</b>	EURO 5	EURO 5	EURO 6
<b>Datum eerste toelating vanaf:</b>	1 januari 2011	1 januari 2012	31 december 2013

**HOE ZIT HET MET OUDERE DIESELAUTO'S?**

Bij voertuigen met een datum eerste toelating van voor de invoeringsdatum uit de tabel mag het roetfilter wel worden verwijderd. Na wijziging van de constructie voldoet het voertuig namelijk nog steeds aan de eisen voor toelating tot het verkeer op de weg. Wel moet de wijziging van de constructie bij de RDW worden geregistreerd in het kentekenregister. Er komt een eenvoudige procedure om indien het is toegestaan, een verwijderd roetfilter aan de RDW te melden. Het verwijderen van een roetfilter is een niet-gevoelig voertuiggegeven, dat door de RDW via het online voertuiginformatiesysteem (OVI) openbaar wordt gemaakt. Dieselpersonenauto's en dieselbestelauto's met verwijderd roetfilter krijgen vanaf 2019 te maken met de MRB-toeslag voor dieselauto's met een fijnstofuitstoot van meer dan 5 mg/km. Deze MRB-toeslag maakt oude vervuilende dieselauto's minder aantrekkelijk.

**VISUELE CONTROLE ROETFILTERS APK**

Vanaf 20-05-2018 komen er scherpere minimale keuringseisen voor de APK-keuring. Onderdeel van deze nieuwe minimum keuringseisen is een visuele controle van de aanwezigheid van een door de fabrikant gemonteerd roetfilter.

Ziet u bij een dieselauto dat een door een fabrikant gemonteerd roetfilter niet aanwezig of duidelijk defect is? Dan is sprake van een groot gebrek en keurt u het betreffende voertuig af.

- Stelt u bij een dieselauto, die eerder dan verplicht van een roetfilter is voorzien, vast dat het roetfilter niet meer aanwezig is? Dan heeft de eigenaar van dat voertuig de keuze om een nieuwe roetfilter te laten monteren of om een wijziging van de constructie te laten doorvoeren. Bij wijziging van de constructie wordt de betreffende auto bij de RDW als een voertuig zonder roetfilter geregistreerd. De kentekenhouder moet hiervoor een verklaring afgeven. Na montage van een nieuw roetfilter of op orde maken van deze verklaring kan het betreffende voertuig worden goedgekeurd voor de APK.
- Constateert u bij een voertuig, waarvoor een roetfilter verplicht is, dat het roetfilter ontbreekt? Dan moet voor goedkeuring in de APK een nieuw filter worden aangebracht.

De periode vanaf de inwerkingtreding op 01-10-2017 tot 20-05-2018 wordt als een overgangperiode beschouwd waarin voertuigeigenaren kunnen zorgen voor een goedwerkend roetfilter. In deze periode worden roetfiltercontroles uitgevoerd tijdens verkeerscontroles, waarbij een waarschuwing kan worden gegeven.

*Deze tekst is gebaseerd op de publicatie over de regelgeving rondom roetfilters in de Staatscourant. Hoe de werkwijze bij de APK-keuring gaat worden zal op een later tijdstip gecommuniceerd worden.*



Foutloos examen APK-bevoegdheidsverlenging

## DE ALLERBESTE APK-KEURMEESTERS

Alle 100 vragen goed op het examen APK-bevoegdheidsverlenging? Dan hoor je bij een select groepje, want van de 12.000 keurmeesters die het examen in 2016 deden, maakten er maar 32 geen enkele fout. IBKI zette die Excellente Keurmeesters in het zonnetje.

"100 van de 100 goed, dat is echt een topprestatie," prijst IBKI-directeur Jim Schouten. "Zeker omdat we in het examen altijd een aantal minder voor de hand liggende vragen opnemen." Hij legt uit waarom: "Zo'n niet-alledaagse vraag moeten de meeste keurmeesters opzoeken. Zo toetsen we of je ook met de APK-regelgeving overweg kan."

**THUIS IN ALLE ONDERWERPEN**

Voor de 32 toppers vormt geen enkele vraag over de APK een probleem. Maakt niet uit of het over remmen, onderstellen, motoren, assen of de carrosserie gaat. En ook niet of het een theoretische vraag is die ze achter een beeldscherm moeten beantwoorden, of een praktijkvraag aan de hand van een opdracht in de werkplaats.

**EXCELLENTE KEURMEESTER-OMSLAG**

Uit handen van Jim Schouten ontvangen de keurmeesters een oorkonde. Zijn IBKI-collega André Vreman voegt daar het unieke APK-regelgevingsboek met 'Excellente Keurmeester'-omslag aan toe. In het boek zit een geschenkbond én een bon voor 20 minuten sturen in een Lamborghini of Ferrari.

**ZONNIGE BBO**

Na afloop konden de keurmeesters samen met hun partners genieten van een heerlijke barbecue in de zonnige tuin van IBKI.

# Vermeend onterechte goedkeuring

Het kan zijn dat een voertuigeigenaar het niet eens is met de uitkomst van een APK-keuring. In veel gevallen gaat het dan om een afgekeurd voertuig. Maar: ook tegen een goedgekeurd voertuig kan beroep worden aangetekend. In dat geval hebben we te maken met een 'vermeend onterechte goedkeuring'.

**WAT IS EEN VERMEEND ONTERECHE-GOEDKEURING?**

Een vermeend onterechte goedkeuring is een klacht die een voertuigeigenaar indient wanneer die denkt dat zijn voertuig ten onrechte is goedgekeurd. Een bedrijfsin-

specteur van de RDW start een procedure en beoordeelt in dit geval of die keuring wel of niet terecht was. Hij keurt het voertuig en beoordeelt of de eventuele afkeerpunten ook aanwezig waren op de dag dat de goedkeuring is afgegeven.

**WAT ZIJN DE REGELS RONDOM EEN VERMEEND ONTERECHE GOEDKEURING?**

De vervaldatum op het APK-rapport mag niet verlopen zijn en tevens mag de APK-keuring maximaal 1 jaar geleden hebben plaatsgevonden. Het is vanzelfsprekend dat hoe langer het geleden is, hoe moeilijker het is om vast te stellen of het voertuig ten onrechte is

goedgekeurd. Onderdelen die vervangen of gerepareerd zijn vallen buiten de beoordeling.

**HOE DIENT EEN VOERTUIGEIGENAAR EEN VERMEEND ONTERECHE GOEDKEURING IN?**

Een klacht indienen kan door een brief of e-mail (acn@rdw.nl) te sturen met een korte omschrijving van het bezwaar, kenteken van het voertuig en een telefoonnummer naar:

RDW, APK Centrum Nederland  
Dokter van Deenweg 78  
8025 BH Zwolle

**EN DAN?**

Een bedrijfsinspecteur van de RDW neemt vervolgens contact op met de belanghebbende en beoordeelt de klacht. Als er aanleiding is voor een onderzoek, dan wordt er binnen 2 weken een afspraak ingepland. Dit onderzoek vindt plaats bij het RDW-keuringsstation het dichtst in de buurt van waar het voertuig eerder is goedgekeurd. Ook nodigt de RDW de erkenninghouder en de APK-keurmeester uit om bij dit onderzoek aanwezig te zijn. De klant rekent vooraf aan het onderzoek het dan geldende tarief af (46 euro). Is het bezwaar terecht? Dan krijgt de belanghebbende de onderzoekskosten terug en wordt de goedkeuring ingetrokken. De onderzoeks-

kosten komen dan voor rekening van de erkenninghouder. Het voertuig moet dan (na reparatie) opnieuw gekeurd worden.

**WAT BETEKENT DIT VOOR DE ERKENNINGHOUDER EN KEURMEESTER?**

De uitslag van het onderzoek wordt door de bedrijfsinspecteur vastgelegd in een onderzoeksrapport. Daarin staat of bewezen is dat op het moment van goedkeuring het voertuig wel of niet voldeed aan de APK-eisen. Als de klacht gegrond verklaard wordt, zal de RDW het bedrijf en de keurmeester de bijbehorende cusumpunten opleggen die behoren bij de afkeerpunten die bewezen zijn. Afhankelijk van de hoogte hiervan vindt wel of geen horing plaats.

# HOE PAS IK DE ROESTNORM TOE BIJ ROESTSCHADE AAN EEN WIELKAST?

**Bij een roestschade aan een wielkast gelden meerdere beoordelingscriteria. Deze zijn opgenomen in de Aanvullende permanente eisen. Bij een voertuig dat niet is voorzien van een volledig dragend chassis gelden extra beoordelingscriteria.**

PLAATS WIELKAST, SOORT BEVESTIGING	ROESTSCHADE-GRADATIE
<b>VOORWIEL</b> bevestiging aan bovenzijde, schutbord of onderzijde (gedeeltelijk) belast door schokdemper of schroefveer	6E
<b>ACHTERWIEL</b> bevestiging aan buitenscherm (gedeeltelijk) belast door schokdemper of schroefveer	4E
<b>ACHTERWIEL</b> bevestiging van de helften van de wielkast*; bevestiging aan bodemplaat of kofferbodemplaat (gedeeltelijk) belast door schokdemper of schroefveer	6E
<b>ACHTERWIEL</b> bevestiging van de helften van de wielkast* géén bevestiging van de schokdemper of schroefveer	4E

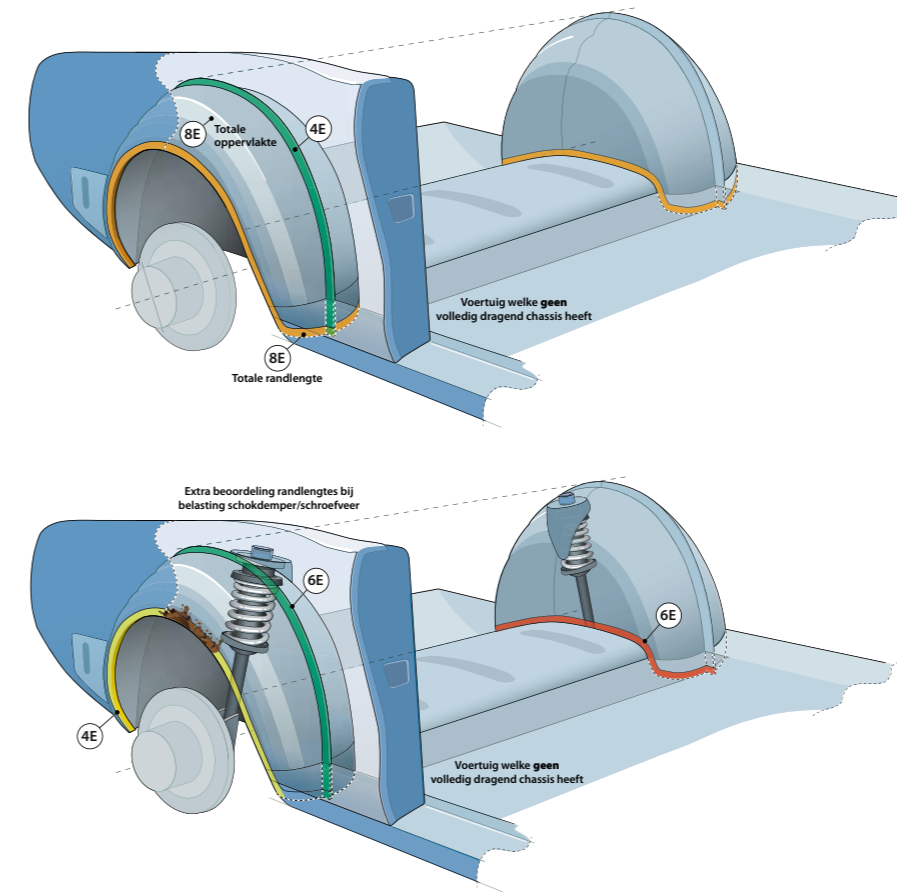
\* Een wielkast ter plaatse van het achterwiel bestaat uit een binnenwielkast en een buitenwielkast. Op de plek waar deze helften aan elkaar zitten, gelden extra eisen.

## VOLLEDIG DRAGEND CHASSIS: ROESTSCHADEGRADATIE 2E

Is het voertuig voorzien van een volledig dragend chassis? Dan gebruikt u de roestschadegradatie uit annex 3: 2E. Het beoordelingsprincipe is beschreven in artikel 20: u bepaalt de roestschade in procenten tussen het beschadigde oppervlakte ten opzichte van het gehele oppervlakte van het plaatdeel (wielkast). Dat doet u ook voor de roestschade aan de randen van het plaatdeel (wielkast) ten opzichte van de totale randlengte.

## GÉÉN VOLLEDIG DRAGEND CHASSIS

Als u roestschade beoordeelt aan een wielkast van een voertuig dat niet is voorzien van een volledig dragend chassis (zelfdragende carrosserie), dan geldt het beoordelingsprincipe uit Annex 1. Alleen spreken we dan in artikel 10 specifiek over wielkasten. Omdat deze wielkast veel zwaarder belast wordt, is de roestschadegradatie 8E.



Verder zijn er aanvullende beoordelingsaspecten, afhankelijk van de plaats van de wielkast, de soort bevestiging en extra belasting door een

schokdemper of schroefveer. U bepaalt de roestschade in procenten van de roest aan de bevestiging ten opzichte van de totale lengte van de bevestiging.

## BEOORDELEN ROESTSCHADE

Hebben we een roestschade aan de bevestiging van het buitenscherm bij een voertuig dat niet is voorzien van een volledig dragend chassis en die wel belast is door een schokdemper, dan moeten we de volgende beoordelingen toepassen op de roestschade:

1. Basisbeoordeling oppervlakte roest t.o.v. het totale oppervlakte van de wielkuip 8E.
2. Basisbeoordeling roestschade aan de bevestiging van het buitenscherm aan de wielkast t.o.v. de totale randlengte van de wielkast aan het buitenscherm en bodemplaat 8E.
3. Extra beoordeling roestschade aan de bevestiging van het buitenscherm t.o.v. de totale randlengte van de bevestiging van het buitenscherm aan de wielkast 4E.

## Wat zijn de eisen voor kentekenplaten? En zijn er uitzonderingen?

**Regelmatig komen vragen binnen over kentekenplaten, met name over wat de uitzonderingen zijn en verschillen per datum eerste toelating.**

Een voertuig moet zijn voorzien van geel retroreflecterende kentekenplaten, met aan de linkerkant een Eurosymbool dat in het laminaat is geïntegreerd. Dat staat in de Aanvullende permanente eisen artikel 3. Dit

artikel hoort bij keuringseis 5.\*.1, lid 2: een voertuig moet zijn voorzien van de juiste kentekenplaten.

### WELKE UITZONDERINGEN ZIJN ER?

- Als er in het kentekenregister bij bijzonderheden het volgende staat vermeld: 'Kentekenplaat model 18.2', dan mag het voertuig zijn voorzien van dit model (een kleinere kentekenplaat). Ook

een combinatie van model 18.2 en een 'standaard' kentekenplaat is bij de APK-keuring toegestaan.

- Donkerblauwe kentekenplaten zijn toegestaan bij voertuigen met een datum eerste toelating van vóór 1 januari 1978 (het is geen verplichting).
- Als in het kentekenregister bij bijzonderheden is vermeld dat het gaat om een taxi, dan zijn lichtblauwe

kentekenplaten verplicht.

- Tijdelijke witte kentekenplaten zijn toegestaan tot en met de maand die vermeld staat op de kentekenplaat.

De kentekenplaten genoemd bij de uitzonderingen zijn niet voorzien van een Eurosymbool.

### AFKEUR: STICKER, DOORGEKNIPTE PLAAT OF EUROSCHYMBOL NIET ZICHTBAAR

De volgende situaties betekenen een afkeur:

- Een sticker met daarop het kenteken. In de APK-regelgeving wordt immers gesproken over 'kentekenplaat'.
- Een doorgeknipte kentekenplaat. Een voertuig moet namelijk zijn voorzien van kentekenplaten met daarop de juiste combinatie van letters en cijfers. Zodra

een plaat is doorgeknipt, is er sprake van meerdere kentekenplaten. Op geen van de platen staat dan de juiste combinatie.

- Het Eurosymbool is afgeschermd door bijvoorbeeld een sticker. Hierdoor kunt u het Eurosymbool niet controleren. De conclusie is dat er geen juiste kentekenplaat aanwezig is.

# MEETEXPERTS VERZEKEREN KEURMEESTERS VAN GOEDE MEETMIDDELEN



‘WIJ HOUDEN  
TOEZICHT OP VEILIGE,  
BETROUWBARE  
MEETMIDDELEN’

RON TROOST / TEAMLEIDER MOBILITY BIJ NMI

Keurmeesters gebruiken dagelijks meetmiddelen zoals roet- en uitlaatgasmeters. Maar hoe controleren we of deze werken? Samen met de RDW houdt NMI zich bezig met de eisen voor meetmiddelen. Ook keuren ze de prototypen en houden ze toezicht op de herkeuringen. Aan het woord is Ron Troost van NMI.

#### Wat is de bijdrage van het NMI aan de eisen voor meetmiddelen?

“Alle meetapparatuur moet gecertificeerd zijn, volgens de eisen die zijn opgenomen in hoofdstuk 8 van de Regeling Voertuigen. Deze eisen gaan bijvoorbeeld over temperatuur, EMC en vochtigheid. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is eindverantwoordelijk voor deze regelgeving. Wel stellen wij samen met de RDW een advies op. Hierbij kijken we voornamelijk naar voorbeelden vanuit internationale regels. Sommige eisen zijn ook al Europees bepaald, zoals de uitlaatgastest.”

#### Wat keurt NMI precies?

“Wij ontwikkelen meetstandaarden voor allerlei meetmiddelen, ook bijvoorbeeld voor de politie. Een nieuwe ontwikkeling is het ontwikkelen van eisen voor een deeltjesmeting ter vervanging van de huidige roetmeter. Binnen de APK keuren we alle prototypen van meetmiddelen voordat ze op de markt komen. Bij zo'n typekeuring is het regelmatig niet in een keer goed. Pas als ze goedgekeurd zijn, krijgen ze een certificering. Daarnaast voeren we op steekproefbasis controle uit op de herkeuringen van meetmiddelen. Tot 2012 deden wij zelf de eerste keuringen, maar die taak mag nu ook uitgevoerd worden door de onderzoeksgerechtigden. Dat is efficiënter. Bij de installatie van bijvoorbeeld een remtestinrichting kan nu direct een keuring worden uitgevoerd. Van de in totaal 55.000 meetmiddelen uit het RME van de RDW controleren we steekproefsgewijs ongeveer 800 keuringen. Dankzij deze steekproefcontrole is er veel

verbeterd. Eerst werd er bij 1 op de 5 keuringen van meetmiddelen een opmerking geplaatst en nu zijn dat er nog maar 1 op de 10. Een mooi resultaat.”

#### Wat is bijvoorbeeld een reden om een meetmiddel af te keuren?

“In ons geval gaat het dan om het controleren van de keuring. Bij de meetmiddelen die al zijn goedgekeurd door een onderzoeksgerechtigde, kan het dat wij ze toch afkeuren. Dit kan verschillende redenen hebben, zoals een niet nauwkeurig meetresultaat of onjuiste software. In dat soort gevallen mag de erkenninghouder het meetmiddel blijven gebruiken, maar moet de onderzoeksgerechtigde binnen 10 dagen de tekortkomingen herstellen. Het NMI komt dan binnen 10 dagen controleren of het hersteld is. Er zijn ook gevallen waarbij we een opmerking maken, bijvoorbeeld bij het ontbreken van een typeplaatje of handleiding.”

#### Wat is hierin de rol van de erkenninghouder?

“De erkenninghouder heeft zelf een heel belangrijke rol in het op orde houden van de meetmiddelen. Het is zijn verantwoordelijkheid, en zonder goedgekeurde meetmiddelen kan hij niet keuren. Daarom is het ook goed om regelmatig onderhoud te laten plegen. Een gebrek dat bijvoorbeeld vaak voorkomt, is een lekkende slang van de uitlaatgastester. Voorafgaand aan de APK-keuring heeft de keurmeester de verplichting dit te controleren. En zo te voorkomen dat zijn meetmiddel onbetrouwbaar is en hij een onjuiste keuringsbeslissing neemt.”

## OVER NMI

NMI (Nederlands Meetinstituut) helpt fabrikanten om hun meetmiddelen snel op de markt te brengen, en eindgebruikers om het gebruik ervan te optimaliseren. Alle meetmiddelen voor de APK-keuring worden als prototypen door NMI getest, en op de herkeuring van alle 55.000 meetmiddelen voeren we een steekproef uit. Ook geeft NMI samen met de RDW advies over de regelgeving in hoofdstuk 8 van de Regeling Voertuigen.

## BETER METEN

Door de specialistische kennis en ervaring in de mobiliteitsmarkt versnelt NMI markttoegang voor fabrikanten. Ook helpt NMI eindgebruikers met het optimaliseren van hun meetsystemen op het gebied van mobiliteit. Een voorbeeld hiervan is dat het NMI op dit moment met de RDW samenwerkt met het optimaliseren van het RME.

## RME OPTIMALISEREN

Alle 55.000 meetmiddelen in Nederland staan bij de RDW geregistreerd in het RME. Hierin kunnen de onderzoeksgerechtigden én de erkenninghouders opzoeken welke meetmiddelen wanneer gekeurd zijn, en dus ook welke meetmiddelen niet gekeurd zijn. De RDW wil dit proces optimaliseren, zodat er automatisch gemeld wordt wanneer een goedkeuring van een meetmiddel vervalft.

## HET DERDE REMLICHT, HOE ZAT DAT OOK ALWEER?

### WANNEER IS EEN DERDE REMLICHT VERPLICHT?

Een derde remlicht is bedoeld om achterliggers nog beter te waarschuwen wanneer hun voorligger remt. Voor personenauto's die na 30-09-2001 in gebruik zijn genomen en voor bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa minder of gelijk aan 3500 kg die in gebruik zijn genomen na 31-12-2012 is een derde remlicht verplicht.

### WANNEER IS HET NIET VERPLICHT?

Bij personenauto's van voor 1-10-2001 en lichte bedrijfsauto's van voor 1-1-2013 is een derde remlicht niet verplicht, maar bij montage

moet wel aan de verplichte plaatsingseisen worden voldaan (zie artikel 5.\*.51). Ook op een driewielig motorrijtuig en een aanhangwagen is een derde remlicht niet verplicht. Wanneer er toch een derde remlicht wordt geplaatst, gelden de plaatsingseisen in artikel 5.\*.57. Bij bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa minder of gelijk aan 3500 kg is een derde remlicht niet verplicht bij een opleggetrekker, chassiscabine en een voertuig met open laadbak.

Bij bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg mogen in plaats van een derde remlicht 2 extra remlichten worden gemonteerd.

### WAT IS DE PLAATS VAN HET DERDE REMLICHT?

Het derde remlicht moet altijd in het middenlangsvlak boven de verplichte remlichten zijn geplaatst. Het lichtdoorlatende gedeelte van het remlicht is hier bepalend. Soms is het niet mogelijk om het derde remlicht in het middenlangsvlak te plaatsen. In deze situatie mag het lichtdoorlatende gedeelte maximaal 15 cm naast het middenlangsvak worden geplaatst. De meetvoorwaarde staat in artikel 5.1a.5 van de algemene bepaling. Is plaatsing in het midden of maximaal 15 cm uit het midden niet mogelijk? Dan moeten er twee extra remlichten zijn aangebracht.

## Hoe beoordeelt u een doorgeroeste tankband?

De brandstoftank is een onderdeel van het brandstofsysteem. Daarom moet de brandstoftank deugdelijk zijn bevestigd. Wanneer er sprake is van roest aan de bevestigingspunten van de brandstoftank, dan zijn er aanvullende eisen van toepassing.

### ROESTSCHADE AAN DE BEVESTIGING VAN EEN BRANDSTOFTANK

Voor de totale tankbevestiging geldt een roestschadegradatie van 8E. Dit beoordeelt u door een denkbeeldige lijn van 100 mm te trekken rondom om ieder bevestigingspunt. Vervolgens maakt u een schatting van de sterkteafname in procenten van alle beves-

tigingspunten ten opzichte van de totale bevestiging.

De roestschadegradatie 8E is niet van toepassing op de tankbanden. Maar: dit betekent niet dat u de tankbanden nooit hoeft te beoordelen. Bepalend hierbij is of de **tank deugdelijk bevestigd** is. Is de tank alleen met tankbanden bevestigd? Dan is de bevestiging bijna altijd ondeugdelijk bij een doorgeroeste band. Is de tank met meerdere bouten en een tankband aan de carrosserie bevestigd? Dan kan deze nog wel deugdelijk bevestigd zijn als een tankband is doorgeroest.



### Vraag van een erkenninghouder

## WAT MOET IK MET EEN KNIPPERENDE MIL?

Bij de controle van het EOBD-systeem knippert het MIL. Mijn EOBD-uitleesapparaat kent deze status niet. Deze kent alleen de status 'aan' of 'uit'. Hoe moet ik dit nu beoordelen?

Het MIL kan knipperen als waarschuwing. Het doel is om aan de bestuurder kenbaar te maken dat er een mogelijk probleem dreigt te ontstaan aan het emissiebestrijdingssysteem. Uw EOBD-uitleesapparaat zal in dat geval aangeven dat de status van het MIL 'uit' is. Voor de APK moet dit knipperende lampje ook als 'uit' worden gezien.

### LET OP DE JUISTE APPARATUUR

Bij communicatie tussen het voertuig en een EOBD-uitleesapparaat moet het volgende worden weergegeven:

- status MIL
- status readiness-testen
- eventueel: aanwezige foutcodes in modus 3

Geeft uw EOBD-uitleesapparaat niet al deze informatie weer? Als erkenninghouder beschikt u dan niet over de juiste apparatuur. U voldoet dan niet aan de erkenningseisen. In deze situatie mag u geen APK-keuringen meer verrichten, totdat u in het bezit bent van een uitleesapparaat dat aan de erkenningseisen voldoet.

### EOBD UITZONDERINGENLIJST

In de online regelgeving vindt u een lijst met uitzonderingen voor de EOBD. Ook bij voertuigen die hierin zijn vermeld moet de EOBD-controle op de gebruikelijke wijze worden uitgevoerd. Is dit niet mogelijk, volg dan de aanwijzingen volgens de uitzonderingenlijst.

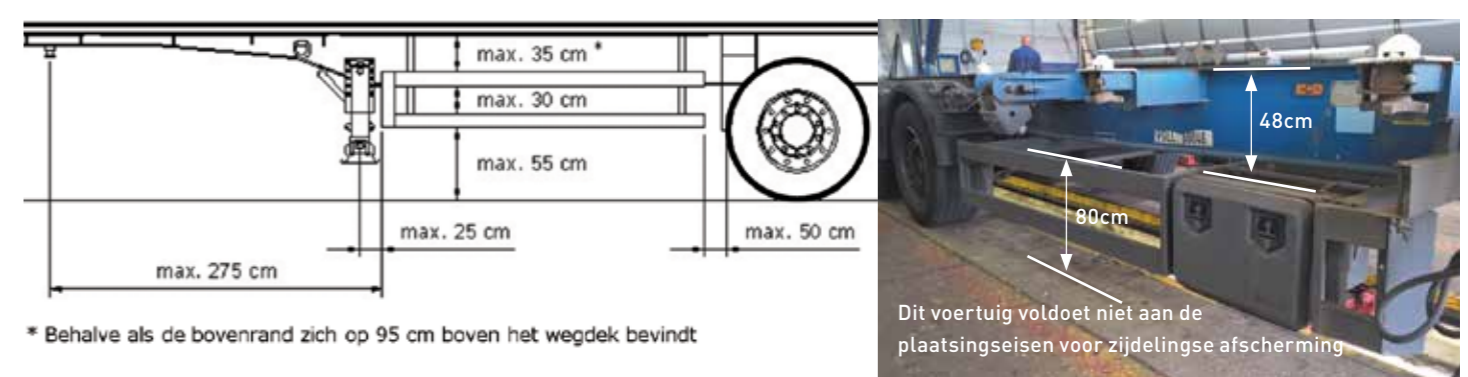
## OP WELKE HOOGTE MOET DE ZIJDELINGSE AFSCHERMING ZIJN GEMONTEERD?

Volgens artikel 5.\*.48 is een zijdelingse afscherming verplicht bij bedrijfsauto's en aanhangwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg, die in gebruik zijn genomen na 1969 (met uitzondering van opleggetrekkers). De plaats van de zijdelingse afscherming is beschreven in de Aanvullende permanente eisen artikel 107 t/m 111. Er is een onderscheid tussen voertuigen in gebruik genomen voor of na 01-01-1998.

- Is het voertuig in gebruik genomen na 31-12-1997, en voorzien van een bovenbouw? Dan mag de afstand tussen de bovenzijde van het bovenste profiel en de onderzijde van de bovenbouw niet meer dan 35 cm bedragen. Deze maat geldt niet als de bovenrand van de zijdelingse afscherming zich op ten minste 95 cm boven het wegdek bevindt.
- Is het voertuig voorzien van twist-locks (bevestigingspunten) waarmee een wis-

selbare opbouw kan worden vastgezet op het chassis? Dan zien we de bovenzijde van deze twist-locks (bevestigingspunten) als onderzijde bovenbouw. Ook hier gelden de maten van 35 cm en 95 cm.

- Is het voertuig voorzien van een laag chassis of een laadvloer lager dan 95 cm boven wegdek? Dan hoeft de bovenzijde van het bovenste profiel niet hoger gemonteerd te worden dan de bovenzijde het chassis of de laadvloer.





WIM BROCK / GEPENSIONEERD, OUD-EIGENAAR VAN EEN BOUWBEDRIJF

## ‘MIJN **OLDTIMERS** LAAT IK ÓÓK KEUREN, VOOR DE VEILIGHEID’

“Ik heb verschillende oude auto’s, van een T-Ford uit 1919, een A-Ford uit 1930 tot een relatief jonge DAF 33 uit 1968. Die laatste is nog n t APK-keuringsplichtig. In het najaar breng ik ‘m naar mijn vaste keurmeester van garage Dijkman in Zutphen. Hij is de enige die aan mijn auto’s mag werken, want hij is een oldtimer-specialist en heeft zichtbaar plezier in zijn werk. Een oldtimer-eigenaar geeft nou eenmaal niet snel z’n voertuig uit handen – alleen iemand die  ok uit liefde ermee bezig is, mag eraan sleutelen. Mijn oldtimers onderhoud

ik zelf en ook al hoeven ze geen APK-keuring meer, toch breng ik ze regelmatig naar de garage voor een check. Dat vind ik belangrijk voor de veiligheid. Mijn keurmeester is toch de expert en kan de auto’s beter beoordelen dan ik. Bijvoorbeeld of ze goed remmen. En laatst gaf hij me het advies om banden te vervangen. Op het eerste gezicht zagen deze er goed uit, maar ze vertoonden kleine scheurtjes: niet veilig. Kijk, daar heb je een vakman voor!”