

APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 79 - DECEMBER 2017

'ALS JE ECHT
IETS WILT, DAN
KUN JE HET'

YVETTE RAAJMAKERS
KEURMEESTER VUGTS AUTOMOBIELBEDRIJF

Risicogestuurd (steekproef)toezicht

WAT ZIJN DE EERSTE
RESULTATEN?

GOED GEREGLD - PAGINA 4

De regels voor remproeven

WANNEER MAG EEN
REMPROEF OP DE WEG?

HOE ZIT DAT - PAGINA 6

Samenwerken met RAI Vereniging

OVER UITZONDERINGEN OP
DE EOBD, EN MEER

ONS NETWERK - PAGINA 8

GOED RESULTAAT



HENS PEETERS WEEM
MANAGER TOEZICHT EN
ERKENNINGEN

Risicogestuurd (steekproef)toezicht: over deze nieuwe manier van toezicht houden is al veel informatie verschenen, onder andere in dit blad. In april van dit jaar hebben we een belangrijke verbetering doorgevoerd. Het is een verdere stap in het continu verhogen van de kwaliteit van de APK-keuring. Het traject zijn we begonnen in 2012 en we hebben de afgelopen vijf jaar al diverse fases doorlopen. Denk bijvoorbeeld aan het aanpassen en verbeteren van opleidingen en toetsen. Ook de informatievoorziening over de APK is verbeterd, waaronder een digitale versie van het APK-boek: de online APK-regelgeving. Tot slot hebben we het risicogestuurd toekennen van steekproeven op keurmeesterniveau ingericht en is de cumsumregeling voor de keuringsinstanties en APK-keurmeesters aangepast. Inmiddels werken we een half jaar op de nieuwe manier. In deze APK-keurmeester vindt u op pagina 4 alle wijzigingen op een rij én een overzicht van de eerste resultaten. We blijven uiteraard de effecten monitoren en houden u ervan op de hoogte. Op naar nog betere APK-resultaten.

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

Design KRIS KRAS context, content and design

Fotografie Gerard van Bree, Roger Dohmen/HH, Edith Paol, 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, vervoelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt. Voor de precieze keuringseisen verwijzen wij u naar de Regelgeving APK. APK Keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:

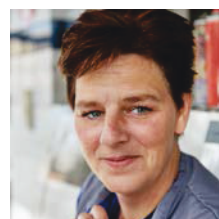


EXAMINERING EN
CERTIFICERING VOOR DE
MOBILITEITSBRANCHE



'EEN VROUW IN DE
WERKPLAATS. DAT WAS
WEL EVEN WENNEN'

Met open armen werd Yvette Raaijmakers ontvangen bij Vugts Automobielbedrijf. In 2006 solliciteerde ze er als receptioniste en ontdekte haar passie voor techniek. "Al snel zat ik in de schoolbanken voor een opleiding tot automonteur. Inmiddels ben ik APK-keurmeester."



YVETTE RAAIJMAKERS
KEURMEESTER / VUGTS AUTOMOBIELBEDRIJF

Hoe ben je in dit vak gerold?

"Toen mijn kinderen naar school gingen, leek het me leuk om weer te gaan werken. Via de gemeente volgde ik een soort cursus om aan je auto te sleutelen. Ik wist helemaal niets van techniek, maar het leek me wel interessant. Vugts Automobielbedrijf had een vacature voor een receptioniste. Ik kon er meteen terecht. De gemoedelijke sfeer sprak me aan en het vak van automonteur ook, bleek al snel. Dus ging ik met mijn dertig jaar weer naar school, als enige vrouw tussen allemaal broekies van achttien. Ondertussen deed ik vier dagen in de week werkervaring op in de werkplaats. Zonder technische achtergrond was het pittig. Maar als je iets echt wilt, dan kun je het."

Als een van de weinige vrouwen in de werkplaats krijg je vast veel reacties?

"Ja, voornamelijk enthousiaste reacties. Het was wel even wennen voor mijn mannelijke collega's. Ook sommige klanten reageerden eerst afwachtend. Inmiddels vragen ze speciaal naar me. Waarom? Ik denk omdat ik de technische kost goed naar jip-en-janneketaal kan vertalen en klanten vinden het fijn dat ik netjes en efficiënt werk. Ook de steekproefcontroleurs van de RDW vinden het leuk om eens een vrouw tegen te komen op de werkvloer. Uiteindelijk heeft steekproefcontroleur Marien Kerkhof me aangemoedigd om de opleiding tot APK-keurmeester te volgen. Mij leek het te hoog gegrepen. Hij zei: 'Je bent zo serieus bezig met je vak, met jouw gedrevenheid gaat dat je wel lukken.' Ook mijn werkgevers hebben

me altijd gesteund en alle ruimte gegeven om me te ontwikkelen."

Wat zijn de grootste uitdagingen in je werk?

"De regelgeving rondom de APK verandert regelmatig, dus je moet zorgen dat je op de hoogte blijft. In de koffiepauze praten we elkaar vaak bij over de laatste ontwikkelingen. Daarnaast vraag ik collega's regelmatig om advies als ik met een keuring bezig ben. Soms is de regelgeving niet zwart-wit en breed te interpreteren. Dan moet je gewoon logisch nadenken. Is het een gevaar? Zo ja, dan keur je het af. We zijn een klein bedrijf met korte lijnen, dus je kunt alles met elkaar bespreken. Ook naar klanten toe zijn we heel open. Als ik een klant iets uit wil leggen, neem ik hem of haar gewoon mee de werkplaats in. Dat mag lang niet bij ieder bedrijf."

RISICOGESTUURD (STEEKPROEF) TOEZICHT: DE EERSTE RESULTATEN

Vanaf 2015 werkt de RDW in nauwe samenwerking met verschillende branchepartijen aan de verbetering van het risicogestuurd steekproeftoezicht. Het komt erop neer dat keurmeesters die de APK goed uitvoeren, naar verhouding minder steekproeven krijgen. Het uiteindelijke doel is dat er een verbeterde kwaliteit ontstaat door beter keurende APK-keurmeesters en door een verbetering van keuringsinstanties.

WAT IS NIEUW SINDS APRIL 2017?

- Tijdens de steekproefselectie telt naast de kwaliteit van de keuringsinstantie ook de kwaliteit van de keurmeester mee. Uiteindelijk wordt de echte kwaliteit van de APK bepaald door degene die de keuring uitvoert, namelijk de keurmeester.
- Tijdens een melding is de hoogste prioriteit bepalend. Dus die van de keurmeester of van de keuringsinstantie.
- Cusumklassen C, N en P zijn vervallen. Hiervoor is een lineaire opbouw van de cusumstand voor de keurmeester en keuringsinstantie teruggekomen.
- Maximale cusumstand van een keurmeester is 10 geworden en die van een keuringsinstantie is verhoogd naar 12.
- Na het behalen van de bevoegdheidsverlenging behoudt de keurmeester de cusumstand van voor deze verlenging.
- Er wordt geen bonus meer toegekend bij een geconstateerde misser tijdens een steekproef.
- De gradaties zijn aangepast en zijn nu:

GRADATIE	CUSUMBIJDRAGE
1	0,4
2	1,0
3	1,6
4	3,3
5	4,7

- Keurmeesters en keuringsinstanties krijgen een melding als zij de kritische cusumstand hebben bereikt.
- De keuringsaspectenlijst is aangepast zodat deze conform de Europese richtlijn is.

WAT ZIJN DE EFFECTEN?

Doordat er een behoorlijke aanpassing is doorgevoerd zullen de effecten met name op langere termijn zichtbaar worden. Er is nu een eerste evaluatie uitgevoerd om de effecten en resultaten zichtbaar te maken. De RDW zal regelmatig blijven monitoren om een duidelijk beeld op de verbetering van de APK-kwaliteit te behouden. Dit kan op termijn zelfs tot aanpassingen leiden in de vorm van verzwarende dan wel verlichting van het steekproeftoezicht.

De eerste resultaten:

- Het aantal sanctieaanbevelingen op basis van missers tijdens een steekproef is na 1 april met ongeveer 50 procent teruggelopen. De reden is dat de cusumstand op 1 april is aangepast (alle cusumstanden > 3 zijn teruggezet naar een cusumstand van 3).
- Het afkeurpercentage is licht gestegen. De reden hiervan is dat risicoselectie is aangepast. Met name nadat tijdens de selectie de kwaliteit van de keurmeester is toegevoegd, is een duidelijke stijging waar te nemen.

- Keurmeesters en keuringsinstanties in de hoogste risicoklasse kregen ongeveer twee keer zoveel steekproeven dan in de laagste risicoklasse.
- De algemene kwaliteit van de APK laat een lichte verbetering zien. Dit zal naar verwachting vooral op langere termijn nog beter worden, uiteraard alleen als de uitvoering van de APK blijvend verder verbetert.
- In ongeveer 60 procent van de steekproeven is de prioriteit van de keurmeester de hoogste en dus bepalend voor een steekproef.

De eerste conclusie is dat de resultaten voldoen aan de verwachtingen. Er is een grotere kans op een steekproef bij relatief minder presterende keurmeesters en keuringsinstanties en een lagere kans bij goed presteren tijdens uitgevoerde steekproeven.

Ook is het duidelijk dat het van belang is dat de kwaliteit van het uitvoeren van een APK en de aandacht hiervoor altijd een hoge prioriteit houdt. Op die manier zal de APK van toegevoegde waarde blijven op het gebied van veiligheid en milieu in het verkeer.

Vanaf 2018: bevoegdheidspas via de RDW



Na het behalen van het diploma APK-keurmeester of het doen van de bevoegdheidsverlenging APK ontvangt u een nieuwe bevoegdheidspas via IBKI. Dit gaat veranderen. Vanaf medio 2018 gaat de RDW de bevoegdheidspas maken en verspreiden. Deze verandering is noodzakelijk vanwege verplichtingen vanuit de Europese APK-richtlijn 2014/45/EU.

WAT IS NIEUW?

- De lay-out is gewijzigd.
- Uw pasfoto komt op de pas.
- De EU-voertuigcategorieën waar u bevoegd voor bent worden vermeld.
- De afgiftedatum van uw diploma wordt vermeld.
- U ontvangt één pas waar al uw RDW-bevoegdheden op vermeld zijn, en naast APK zware voertuigen (APK 1) of APK lichte voertuigen (APK 2), ook die van LPG-technicus en Tachograaftechnicus (indien van toepassing).
- Uw handtekening wordt digitaal aangebracht op de pas.

HOE LANG IS DE PAS GELDIG?

De nieuwe pas blijft zes jaar geldig en wordt automatisch door de RDW vervangen. De bevoegdheidsverlenging blijft om de twee jaar voor APK en om de vier jaar voor LPG en Tachograaf. Tijdens het afmelden van voertuigen controleert het systeem, net als nu, automatisch of uw bevoegdheid is verlopen. Bij een verlopen bevoegdheid is afmelden in het RDW-register niet meer mogelijk.

WAT WORDT ER VAN U VERWACHT?

Uw pasfoto en handtekening kan de RDW vanuit het rijbewijsregister hergebruiken. Hiervoor vragen we uw toestemming bij de inschrijving voor het examen of bevoegdheidsverlenging. Heeft u geen (Nederlands) rijbewijs of geeft u geen toestemming? Bij IBKI kunt u een nieuwe foto laten maken en uw handtekening laten digitaliseren.

RDW.NL EN ONLINE APK-REGELGEVING VERNIEUWD

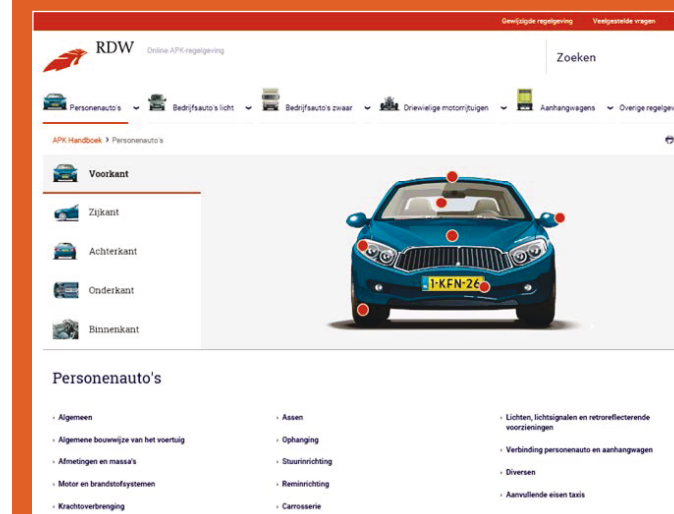
Onze website RDW.nl heeft meer dan 1,7 miljoen bezoekers per maand. Daarom is het belangrijk dat de site snel, stabiel en veilig is én blijft. De grondige update die de website heeft gekregen, moet daar – ook in de toekomst – voor zorgen. De website met de APK-regelgeving is ook meegenomen in deze update. De nieuwe website is medio november live gegaan.

Bezoekers van de website willen makkelijk, snel en veilig hun informatie kunnen vinden. Op elk moment van de dag en met elk apparaat. Daarom deze vernieuwde, moderne website. De content is gelijkgebleven, maar een aantal belangrijke aanpassingen is doorgevoerd.

De site is overzichtelijker gemaakt: dankzij een duidelijke navigatiestructuur kunt u sneller en beter bij de gewenste informatie komen. Ook is het uiterlijk (de look & feel) van de online APK-regelgeving aangepast aan de digitale huisstijl van de RDW.

De website en de online APK regelgeving zijn 100% responsive. Dat betekent dat de websites goed werken en leesbaar zijn op zowel een computer als op een tablet, smartphone of laptop. Maar liefst 61% van de bezoekers gebruikt tegenwoordig namelijk een tablet of smartphone.

De APK-regelgeving (en webdirect) vindt u op RDW.nl > Zakelijk > APK-keurmeesters. Of u gaat rechtstreeks naar het handboek APK: <https://handboek.rdw.nl>.



Eerste elektrische APK-erkenning afgegeven

De eerste 'groene' APK-erkenning is een feit! Op 22 september heeft Hens Peeters Weem, Manager APK, de eerste APK-erkenning afgegeven voor elektrische voertuigen. Met deze erkenning mag de erkenninghouder alléén motorvoertuigen aangedreven. Hiermee is weer een stap gezet in de ontwikkelingen van de autobranche.

BEPERKTE ERKENNING: WAT BETEKENT DAT?

De erkenning heeft dus een beperking: er mogen uitsluitend volledig elektrische voertuigen worden gekeurd. Dit betekent dat een erkenninghouder die zo'n beperkte erkenning heeft, zijn keuringsstation niet hoeft te voorzien van afzuiging en meetapparatuur voor de uitlaatgassen. De bevoegdheid van de APK-keurmeester is gelijk, hierin wordt geen onderscheid gemaakt.



DE REGELS VOOR REMPROEVEN OP EEN RIJ

De APK-regelgeving is duidelijk over het bepalen van de remvertraging: een rollen- of platenremtestbank is verplicht. In een aantal gevallen is een remproef op de weg toegestaan.

We zetten de regels en de verschillende situaties voor u op een rij.

Het voertuig moet in de rollenremtestbank kunnen, dan wel op de platenremtestbank passen. Verder moet het voertuig getest worden volgens de voorschriften van de fabrikant van de remmentestbank en de APK-regelgeving. Dit houdt onder meer in dat het voertuig in voorwaartse rijrichting getest wordt. Als de remmentestbank na de remproef een resultaat aangeeft, is de remtest juist uitgevoerd. Voor de platenremtestbank maakt het niet uit als er hierbij (delen van) banden buiten/binnen de remplaten uitsteken.

REMKRACHT PER WIEL EN PER AS

Per wiel moet vastgesteld worden of de rem werkt. Daarnaast moet per as het remverschil bepaald kunnen worden. Dus elke as moet afzonderlijk op de remmentestbank getest kunnen worden. Dit is opgenomen in artikel 5.38 en de Aanvullende permanente eisen Hoofdstuk 1, afdeling 2.

DEMONTEREN WIELEN

Wielen mogen niet gedemonteerd worden bij het uitvoeren van een remproef bij een

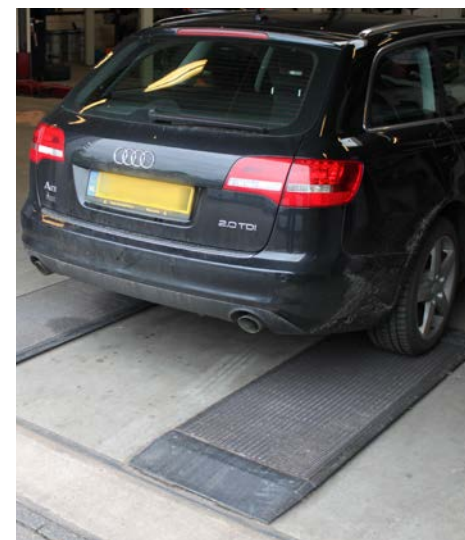
APK-keuring. Uitzondering hierop zijn de wielen van aanhangwagens.

GEBRUIK VAN DE REMVERTRAGINGSMETER

Krijgt u als keurmeester te maken met een situatie dat het aangeboden voertuig niet in de rollenremtestbank dan wel op een platenremtestbank geremd kan worden? Dan mag u in de onderstaande gevallen een remproef op de weg uitvoeren met behulp van een goedgekeurde remvertragingmeter:

- Het voertuig is te laag om op de remmentestbank te worden getest.
- Het voertuig is breder dan 2,60 m.
- Het voertuig is voorzien van een permanente niet-uitschakelbare vierwiel-aandrijving.
- Het voertuig heeft een te kleine wiel-diameter om op de rollenremtestbank te worden geremd.
- Het is niet mogelijk om elke as van een asstel afzonderlijk te remmen op een remmentestbank.
- Bij een aanhangwagen met in elkaars verlengde pendelassen (diepladers).

Een remproef op de weg moet altijd met een goedgekeurde remvertragingmeter worden uitgevoerd. Deze mag u lenen van een andere partij. De goedkeuring van de remvertragingmeter moet u aantonen. Dat kan met de vermelding in RME, een uitdraai uit RME of een goedkeurings-certificaat.



BIJZONDERE SITUATIES

Bij het uitvoeren van remtesten kunt u te maken krijgen met een aantal bijzondere situaties.

MAXIMUM MASSA PERSONENAUTO

De ledige massa van een personenauto is bepalend of het een APK1- of een APK2-voertuig is. Een personenauto met een ledige massa onder de 3500 kg en een maximummassa boven 3500 kg is dus een APK2-voertuig en moet bij een APK2-erkenninghouder worden gekeurd.

Een platenremtestbank is als een geschikt meetmiddel toegelaten voor APK2-keuringen. In de Aanvullende permanente eisen, titel 7 paragraaf 3.1, is echter aangegeven dat een platenremtestbank een beperking heeft tot een toegestane massa voertuig van 3500 kg. Voorgaande is een probleem bij personenauto's omdat de maximummassa niet altijd bekend is. Is het een APK2-voertuig, ledige massa onder de 3500 kg, dan mag deze dus wel op een platenremtestbank getest worden.

MAXIMALE REMKRACHTEN BUITEN MEETBEREIK VAN DE REMMENTESTBANK

Soms komt het voor dat de remkracht die het voertuig opbrengt groter is dan de maximale remkrachtwaarden die een remmentestbank op de schaal (meetbereik) kan aangeven. Als de remvertraging wordt gehaald met de remkracht die de remmentestbank maximaal kan aangeven, is het akkoord. Als de remvertraging niet wordt gehaald, dan mag u het voertuig niet keuren en moet het voertuig op een remmentestbank met een groter meetbereik worden getest.

REMVERTRAGING HYDROMOTOR

Bedrijfsauto's met een hydromotor (zoals veegwagens) halen de vereiste remvertraging soms niet als ze worden geremd op een rollenremtestbank. Deze voertuigen mag u daarom remmen op de weg, waarbij u gebruik moet maken van een goedgekeurde remvertragingmeter. Bij het vaststellen van de remvertraging wordt de afremming door de hydromotor meegenomen.

TANDEMSTEL VOORZIEN VAN EEN VOORLOOP- OF SLEEPAS MET KLEINE(RE) WIELEN

Deze assen kunnen vaak niet geremd worden op een rollenremtestbank omdat de wielen te klein zijn en te weinig last op de betreffende as aanwezig is. De remvertraging van deze voorloop- of sleepas mag u daarom buiten beschouwing laten bij het bepalen van de remvertraging van dit voertuig. Hierbij is het niet toegestaan om de maximummassa van het voertuig te verlagen met de maximummassa van de voorloopas. De remmen van de voorloop- of nalooipas moeten wel werken.

REMPROEF VAN EEN TRIKE OP EEN REMMENTESTBANK

Als u de remvertraging van een trike vaststelt met behulp van een remmentestbank dan is het bepalen van de remvertraging op de achteras voldoende. Als de remvertraging wordt gehaald, kan het voertuig hierop goedgekeurd worden. De voorwielrem moet wel werken.

Als de vereiste remvertraging niet wordt gehaald, dan moet de remvertraging worden bepaald met een goedgekeurde remvertragingmeter via een remproef op de weg.

Waar vind ik het voertuigidentificatienummer (VIN)?

Bij de APK-keuring is het verplicht om de identiteit van het voertuig vast te stellen aan de hand van het ingeslagen VIN. De plaatsomschrijving van het VIN vindt u in het kentekenregister. Dit gaat veranderen.

Nergens in Europa wordt de plaats van het VIN vermeld in het kentekenregister en deze plaats is in sommige gevallen niet vast te stellen zonder onderzoek.

Dit heeft gevolgen voor de APK-keuring. Voor die voertuigen waarvan de plaats van het VIN is vastgesteld volgens de Nederlandse plaatsbepaling blijft dit zichtbaar in het kentekenregister en

verandert er niets. Voor nieuwe voertuigen of voertuigen die vanuit een ander land zijn ingevoerd, kan het zo zijn dat de plaats van het VIN niet is weergegeven. In dat geval is het VIN mogelijk niet direct terug te vinden. U kunt dan de fabrieksdocumentatie of het instructieboekje gebruiken, hierin is de plaats van het VIN vaak aangegeven.

RDW	
APK Webdienst	
Huidige gebruiker: RDW APK Centrum Nederland DOEKER VAN DER WEG 7B 8025 BH ZWOLLE	
Home > Raadplegen Voertuig	
Home	Technische gegevens personenauto
Raadplegen Voertuig	Kenteken: R4000B
APK	VIN: WAUZZZ78E78A003507
LPG-installatie	Plaats VIN: R4000B
Typen	Model: AUDI A4
Tachograaf	Type: 12-06-2007
Keurmeester	APK Vervaldatum: Personenauto
Keuringsinstantie	Voertuigsoort: AA
	Carrosserietype(n): M1 AA
	EEG voertuigclassificatie: D
	Brandstof: 77
	Geluidsniveau (dB(A)): 3150
	Toerental geluidsniveau (min-1): 4
	Aantal cilinders: 2000 kg
	Maximum massa voertuig: 2000 kg
	Technisch toegestane maximum massa: 1525 kg
	Massa in rijbare toestand: 1425 kg
	Massa ledig voertuig: 1425 kg
	Wielbasis: 256 cm
Bijzonderheden:	
Top 3 gebreken behorend bij dit voertuigmerk en type:	
1. Remfang misvormd/schuurt/beschadigd 5.1.31	
2. Stofhoes van de aandrijfs dilte niet af 5.1.18	
3. Veersysteem gebreken/geschied/omslag, bev. 5.1.28	
Laatste APK melding behorend bij dit voertuig:	
Er is geen APK-melding aanwezig	
Adviespunten:	

TECHNIEK- EN MILIEU-EISEN ZIJN OOK RELEVANT VOOR IMPORTEURS



'APK-ONDERWERPEN
VIND IK INHOUDELIJK
INTERESSANT'

(STAAND) KEES PEREBOOM, BELEIDSADVISEUR BIJ RAI VERENIGING

RAI Vereniging werkt al jaren nauw samen met de RDW.

Zowel techniek als duurzaamheid zijn voor beide organisaties belangrijke onderwerpen. Kees Pereboom van RAI Vereniging: "Goed overleg met de RDW is nuttig en nodig."

Waar richt RAI Vereniging zich op?

Pereboom: "Wij behartigen de belangen van onze leden, de fabrikanten en importeurs in de voertuigbranche, en zorgen dat ze op de hoogte zijn van bijvoorbeeld gewijzigde wet- en regelgeving, waaronder APK-regels. Veel mensen denken bij 'RAI' aan het tentoonstellingsgebouw, maar het organiseren van beurzen en evenementen is een andere tak van sport. Daarmee houden we ons niet bezig. Zelf werk ik als beleidsadviseur bij de afdeling Techniek en Duurzaamheid van RAI Vereniging. Ik richt me met name op technische onderwerpen, waaronder de roetfiltercontrole bij de APK en de EOBD. Die onderwerpen zitten een beetje tussen techniek en duurzaamheid in. Andere collega's houden zich vooral bezig met milieu en duurzaamheid, denk aan luchtkwaliteit, milieuzones, CO2-doelstellingen en de infrastructuur voor elektrische voertuigen. Verder vertegenwoordigen we ook leveranciers van garage-apparatuur, die ook de apparatuur leveren voor bij de APK, zoals remmentestbanken en viergasmeters."

Hoe bevalt de samenwerking met de RDW?

"Erg goed. Ik werk al jarenlang samen met de RDW, want veel RDW-onderwerpen zijn relevant voor importeurs. Ik zit regelmatig met RDW'ers om de tafel, bijvoorbeeld tijdens het zogeheten Regulier Gebruikersoverleg, zodat we over en weer weten wat er speelt. Ook neem ik deel aan Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK), dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) adviseert en waarin alle partijen zitten die bij de APK betrokken zijn. Verder draag ik bij aan het RDW-project MERK, oftewel Modernisering ERKenning en toezicht. We denken mee over verbetervoorstellen voor onder meer het toezicht- en sanctiebeleid. Dit zijn maar drie voorbeelden van onze nauwe samenwerking."

Eigenlijk komt het erop neer dat we intensief contact hebben. Zodra de RDW een project start dat voor onze doelgroep relevant is, dan schuiven we aan om mee te denken en te adviseren."

Wat is het meest interessant aan de samenwerking?

"Juist omdat we veel contact hebben, ken je elkaar goed. Dat geldt ook voor andere organisaties die betrokken zijn bij de APK, zoals BOVAG. Iedereen is betrokken en heeft het beste voor met alle partijen in de branche. Uiteraard met oog voor de eigen leden, want daar doen we het uiteindelijk allemaal voor. Als er iets speelt, dan denken we samen constructief na over goede oplossingen. De RDW-en-APK-onderwerpen zijn erg divers. De ene keer gaat het om een nieuwe regel voor roetfilters, dan weer over nieuw toezichtbeleid. Die afwisseling spreekt mij aan en maakt het inhoudelijk interessant. Daarnaast delen we op onze beurt, vanuit RAI Vereniging, informatie die bruikbaar is voor APK-keurmeesters. Een goed voorbeeld is de lijst met uitzonderingen voor het uitlezen van de EOBD bij de APK-keuring." (Zie kader.)

Hoe stellen jullie de lijst met EOBD-uitzonderingen bij de APK-keuring op?

"Het samenstellen van de lijst is eigenlijk een mooi voorbeeld van hoe we samenwerken binnen de branche. Mijn contactpersoon bij de RDW, Piet Schäfer, belt me op met de vraag: 'Kees, ik heb weer een paar mogelijke gevallen voor de EOBD-lijst doorgekregen van keurmeesters. Kun jij die even checken?' En dan zoek ik vervolgens uit via de betreffende importeur of de voertuigen inderdaad bij de EOBD-uitzonderingen horen. We kunnen snel schakelen omdat we elkaar allemaal goed kennen. Dat is handig."

OVER RAI VERENIGING

RAI staat voor Rijwiel en Automobiel Industrie. RAI Vereniging behartigt de belangen van 700 fabrikanten en importeurs van onder meer personenauto's, vrachtwagens, aanhangwagens, motorfietsen en scooters, brom- en snorfietsen en fietsen. Ook leveranciers van onderdelen en van garage-uitrusting zijn bij de vereniging aangesloten.

LIJST UITZONDERINGEN EOBD

Het blijkt dat er bepaalde types en merken zijn waarbij het uitlezen van de EOBD volgens de APK-regels problemen geeft. Deze 'uitzonderingen' heeft RAI Vereniging op een rij gezet. Hoe zit dat precies?

"Bij sommige voertuigtypes is er geen 'MIL-lampje' of het lampje werkt op een andere manier," legt Kees Pereboom uit. "Of er moet op een bepaalde manier omgegaan worden met foutcodes. Alle uitzonderingen hebben we in een lijst gezet en aangegeven wat ze betekenen voor de APK-keuring. Keurmeesters moeten al zóveel weten, dan is het handig als uitzonderingen op de regel overzichtelijk op een rij staan."

Circa dertig types

Op de lijst staan ongeveer dertig dieseltypes, onder meer X5 3.0d van BMW, Jumper III van Citroën, Ford Transit (Connect), Fiat Ducato, Fuso Canter, Land Rover Discovery 3, Mitsubishi Canter, Peugeot Boxer 3, Range Rover Sport, Volkswagen T5 en een paar types van Isuzu, met name bestelauto's en pickups. De complete omschrijving van de types vindt u in de lijst.

Meer informatie: online APK-regelgeving

De lijst 'Uitzonderingen EOBD per merk en type' is beschikbaar als pdf via de Online APK-regelgeving, bij het onderdeel 'Gerelateerde documenten'.

WANNEER SPREKEN WE NIET MEER OVER EEN GASINSTALLATIE?



Tijdens een keuring controleert u of de brandstofcode in het kentekenregister overeenkomt met het voertuig. Is het voertuig voorzien geweest van een gasinstallatie? Dan moet de brandstofcode zijn aangepast in het kentekenregister en moet de gasinstallatie zijn verwijderd. Hierbij geldt een aantal regels met betrekking tot aanwezigheid van de onderdelen van een gasinstallatie. Niet alle onderdelen hoeven namelijk verwijderd te zijn. Het is wel zo dat de nog aanwezige onderdelen voor hergebruik voor een gasinstallatie onbruikbaar moeten zijn gemaakt.

De volgende onderdelen mogen niet meer aanwezig zijn:

- Verdamp(er), drukregelaar of ander brandstofdoseringssysteem
- Gastank
- Gasafsluiter
- Gasmengstuk
- Hogedrukleiding

Het gedeelte van de hogedrukleiding dat rechtstreeks vast tegen de onderzijde van het voertuig is bevestigd mag wél blijven

zitten. De overige delen van de leiding moeten zijn verwijderd. Dit zijn de delen in het voertuig en in de motorruimte.

De volgende onderdelen moeten zijn verwijderd of definitief zijn afgeplugd:

- Inspuitstukken
- Inspuitadapter
- Buitenvulklep

Omdat de inspuitstukken en inspuitadapters op het inlaatspruitstuk zitten en bij het ver-

wijderen een gat in het spruitstuk ontstaat worden deze in veel gevallen afgeplugd. Dit afpluggen mag, maar moet dan wel definitief zijn uitgevoerd, waardoor het onderdeel blijvend onbruikbaar is geworden. Het afknippen van de gasslang naar de inspuitstukken of -adapters en deze afpluggen met bijvoorbeeld een boutje is niet definitief. Omdat de inspuitstukken of -adapters vaak aan de onderzijde van het inlaatspruitstuk zitten, zijn deze lastig te beoordelen en worden deze nog weleens over het hoofd gezien.

Ook de buitenvulklep moet definitief zijn afgeplugd. Door het afpluggen moet het niet meer mogelijk zijn om een vulslang aan te sluiten en gas te tanken, terwijl er geen gastank aanwezig is. Het alleen afzagen van de schroefdraad aan de binnenzijde is dus niet voldoende.

Vraag van een keurmeester

Heb ik een rijbewijs nodig voor de APK-keuring?

Alléén als een rijproef onderdeel is van de APK-keuring, heeft u een geldig rijbewijs voor de desbetreffende voertuigcategorie nodig. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij de beoordeling van de wiellagers. In artikel 5.2.20 staat vermeld dat bij een wiellager geen verschijnselen van slijtage hoorbaar of voelbaar mogen zijn. De wijze van keuren is een visuele en auditieve controle. Hierbij wordt een rijproef gemaakt als dat noodzakelijk is.

APK-keuring?

Een kampeerwagen met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg en een massa ledig onder de 3500 kg kan en mag bij een APK2-erkenninghouder gekeurd worden. Dit hoeft niet de APK-keurmeester te zijn. Indien de keurmeester niet in het bezit is van het juiste rijbewijs mag iemand anders met een rijbewijs C een proefrit maken. Voorafgaand aan de APK-keuring en de steekproef is het dus goed om erop te

letten dat er iemand aanwezig is die in het bezit is van het juiste rijbewijs om eventueel die rijproef te maken.

Dit is niet van toepassing in een situatie waarbij een remproef met een remvertragsmeter moet worden gemaakt. In deze situatie moet de keurmeester zelf de remproef kunnen uitvoeren en heeft hij dus minimaal een rijbewijs C nodig.



Wat is het eindpunt van de uitlaat?

Een uitlaat moet over de gehele lengte gasdicht zijn. Wanneer hij lekt kunnen uitlaatgassen in de personenruimte terechtkomen, wat een gevaar oplevert voor de inzittenden. De uitlaat beoordeelt u over de lengte zoals de fabrikant deze heeft bedoeld. Ook als de uitlaat is aangepast, moet gewaarborgd blijven dat de uitlaatgassen veilig worden afgevoerd.

ACHTERSTE STUK VAN DE UITLAAT

Ontbreekt het achterste pijpje van de einddemper of is deze afgebroken? Dan is de uitlaat niet meer over de gehele lengte gasdicht, aangezien er een stuk ontbreekt. Hierdoor kunnen uitlaatgassen onder het voertuig of achter de achterbumper blijven hangen. Dit kan gevaarlijk zijn. Er zijn gevallen bekend van koolmonoxidevergiftiging, veroorzaakt door een ontbrekend laatste stuk, in combinatie met slecht werkende ventilatieopeningen achter de bumper.



SPIEGELS: WAT IS 'ERNSTIG VERWEERD'?

Spiegels zorgen ervoor dat bestuurders voldoende zicht hebben rondom hun voertuig. Dit is alleen mogelijk als het spiegelglas in orde is. Daarom mag, bij de verplichte spiegels, het spiegelglas niet gebroken zijn en niet in ernstige mate verweerd. Maar wat verstaan we onder 'ernstig verweerd'?

De spiegel mag een geringe verwerking hebben, zolang het zicht hierdoor niet of nauwelijks wordt beïnvloed. Een smalle verwerking aan de rand van het spiegelglas of een klein vlekje zijn daarom in de meeste gevallen geen probleem. Is er sprake van een grote verwerkingvlek in het

midden van het spiegelglas, dan is dat meestal reden om de spiegel af te keuren.

DIMMENDE BINNENSPIEGEL

Sommige binnenspiegels hebben een automatisch dimmende functie. Door licht van achteropkomend verkeer gaan deze spiegels automatisch in een zogenoemde antiverblindingsstand. Het komt voor dat dit systeem niet goed werkt en de spiegel vlekken vertoont. Deze vlekken moeten worden beoordeeld als verwerking van het spiegelglas. Is het spiegelglas geheel donker? Dan is geen zicht naar achteren mogelijk en is er geen sprake meer van een spiegel.



RON DE HAER, GRAFISCH ONTWERPER/ILLUSTRATOR

'DOE MIJ MAAR EEN APK, DAN WEET IK ZEKER DAT HET VEILIG IS'

"Deze Ford Capri uit 1971 kocht ik over van de vader van een collega. Hij was de eerste eigenaar en is er altijd heel zuinig op geweest. Het hele jaar staat de oldtimer binnen in de garage naast mijn huis. Met een auto als deze moet je alleen met mooi weer rijden en altijd rustig aan doen. Mijn hobby is om de auto steeds mooier te maken. Zo heb ik laatst de bekleding helemaal gerepareerd. Het liefst werk ik met originele onderdelen, waar ik soms jaren naar zoek. Iedere twee jaar gaat mijn oldtimer voor de APK naar garage Elman

in Doetinchem. Een ouderwets goede vakgarage. Ik kan niet alles zelf. Daarom ben ik blij met de APK. Het is een stok achter de deur. Waarschijnlijk verdwijnt de APK-plicht voor voertuigen ouder dan 50 jaar helemaal. Een gek idee. Ik denk dat ik 'm dan alsnog laat controleren. Bij de laatste APK zat de remslang achter dicht en moesten de bussen in de stuurrichting vervangen worden. Dat zijn toch belangrijke dingen om veilig de weg op te kunnen. Je bent er zelf verantwoordelijk voor dat de auto aan de eisen blijft voldoen."