

APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 80 - MAART 2018



'OOK AL BEN
IK 88 JAAR, IK
BLIJF BIJLEREN'

JAN LAROOY, EIGENAAR/KEURMEESTER
AUTOBEDRIJF J. LAROOY

Veranderingen APK-regelgeving

DE BELANGRIJKSTE
WIJZIGINGEN OP EEN RIJ
GOED GEREGLD - PAGINA 4

Controles langs de weg

DE POLITIE EN RDW
TREKKEN SAMEN OP
ONS NETWERK - PAGINA 12

Nieuwe werkwijze EODB-controle

AFKEUREN OP EODB NIET
MEER VAN TOEPASSING
HOE ZIT DAT - PAGINA 14

KORTE LIJNEN



WILLEM RIJNBERG
MANAGER TOEZICHT

Een speciale, extra dikke editie van APK-keurmeester dit keer. Het eerste artikel is al bijzonder, over de oudste keurmeester van Nederland. Mooi om te lezen hoe actief hij is en blijft. In dit nummer vindt u veel artikelen over de nieuwe regelgeving die 20 mei 2018 ingaat. Vier pagina's vol met de belangrijkste wijzigingen. Daarnaast zijn er extra artikelen met tips voor de praktijk. Die dagelijkse praktijk leer ik in korte tijd steeds beter kennen. Op 1 februari 2018 ben ik gestart als manager Toezicht. Ik zou bij dezen mijn voorganger Hens Peeters Weem willen bedanken voor zijn verdiensten voor de APK. Ook in zijn nieuwe functie bij de RDW zal hij betrokken blijven. Net als hij, houd ik van korte lijntjes, binnen en buiten de RDW. Mijn motto is: samen zijn we verantwoordelijk voor de kwaliteit van de APK en het is belangrijk daar regelmatig met elkaar over te spreken. Bijvoorbeeld binnen SO-APK. Verder wordt 'Europa' steeds belangrijker voor onderwerpen op het vlak van voertuigtechniek. Ook daar houden we de lijnen kort.

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.
- Over uw RDW-pincode? RDW Servicedesk ICT 0598 69 33 69.
- 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

Bladformule, redactie en vormgeving

KRIS KRAS context, content and design

Fotografie

Marcel Bonte, Edith Paol, RDW, Jan Zandee

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:

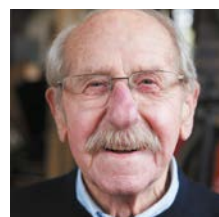


EXAMINERING EN
CERTIFICERING VOOR DE
MOBILITEITSBRANCHE



'DE REMVERTRAGING
REKEN IK ZELF UIT,
ZO BLIJF IK SCHERP'

De heer Larooy is de oudste APK-keurmeester van Nederland: 88 jaar en elke dag aan het werk in zijn garage in Krimpen aan de Lek. Hij is nog niet van plan te stoppen: "Dit jaar doe ik weer examen APK-bevoegdheidsverlenging. Ik blijf graag bezig."



JAN LAROOY, EIGENAAR/KEURMEESTER
AUTOBEDRIJF J. LAROOY, KRIMPEN A/D LEK

Hoelang zit u al in het vak?

"Ruim zeventig jaar. Op m'n zestiende ben ik begonnen, tijdens de Tweede Wereldoorlog. Ik zat op de mulo, maar hield niet van leren. Mijn moeder zei toen: 'Ga dan maar werken in een garage'. Na de oorlog kwamen er veel auto's langs die jarenlang verborgen waren gehouden in schuren en stallen. Vaak was de bedrading aangevreten door muizen. Ook was er veel schade door vocht en mest. Genoeg werk aan de winkel dus en erg leerzaam om al die reparaties uit te voeren. Daarna ben ik eigen baas geworden en had ik een paar monteurs in dienst. Rond m'n zeventigste vond ik dat wel wetjes en ben als eenmanszaak verder gegaan. Ik heb nu alle vrijheid en kan me concentreren op datgene wat ik het leukste vind."

Wat vindt u het leukste aan het werk?

"Ik houd van sleutelen aan auto's en reparaties uitvoeren. Elke morgen als ik de garage instap, heb ik er meteen zin in. Als er een oude Amerikaanse wagen gebracht wordt, dan is het echt feest. Het liefste werk ik aan zo'n drie auto's tegelijk, dan heb je wat afwisseling. Ik repareer alles waar mogelijk zelf, daardoor hoef ik eigenlijk nooit een voertuig af te keuren. Mijn klanten waarderen dat en daar doe je het toch voor!"

De APK-regelgeving verandert regelmatig. Hoe blijft u bij?

"De veranderingen zijn meestal wel duidelijk. Ik weet veel uit de praktijk en lees de vakbladen goed. De APK-keurmeesters bewaar ik om de laatste versies vlak voor

een examen nog eens door te lezen. Ook probeer ik scherp te blijven en m'n hersenen aan de gang te houden. Zo reken ik de remvertraging altijd zelf uit als ik een remproef doe. Verder heb ik veel geleerd van steekproefcontroleurs. Bijvoorbeeld goed letten op gebroken veren en adviespunten altijd noteren. Ik ben eigenlijk al ruim tachtig jaar aan het leren. Als keurmeester blijf je leren en je moet natuurlijk elke twee jaar examen doen. Dat vind ik elke keer wel spannend, want ik wil goed scoren. Ik ben van plan in september weer het examen bevoegdheidsverlenging te doen. De laatste jaren ben ik de oudste deelnemer en veel collega's zien me aan voor de examinator. Ze zijn verbaasd dat ik nog meedoe. Maar ja, werken houdt me fit."

Veranderingen APK-regelgeving op een rij

Vanaf 20 mei 2018 gaat er het een en ander veranderen in de APK. Dat is deels het gevolg van de invoering van de nieuwe Europese APK-richtlijn. Ook verandert de techniek in voertuigen snel. Diverse APK-eisen zijn daarop aangepast. Zo zijn er nieuwe eisen voor veiligheidssystemen en milieu, maar ook voor de moderne brandstoffen LNG en waterstof. De grootste veranderingen staan in deze APK-keurmeester op een rij.

Alle wijzigingen kun u terugvinden in de APK-regelgeving die per 20 mei 2018 beschikbaar is. Wij verwijzen u naar de online 'APK-regelgeving' (<https://handboek.rdw.nl>) of het papieren handboek.

Controle kopstraal: minder onderdelen meten

Bij het controleren van de afmetingen van een voertuig (lengte, breedte en hoogte) hoeft u een aantal onderdelen niet te meten. Deze staan in Artikel 1 van de Aanvullende permanente eisen. Voortaan hoeft u deze onderdelen ook niet mee te meten als u de

kopstraal controleert. Bijvoorbeeld: als u de kopstraal van een oplegger controleert, hoeft u een voorziening voor de bevestiging van het dekzeil aan de voorzijde en de afscherming ervan niet meer te meten.



SPIEGELS

Is een trottoirspiegel bij een bedrijfsauto met een toegestane maximummassa van meer dan 3500 kg niet verplicht? Dan hoeft er aan de rechterzijde ook geen breedtespiegel aanwezig te zijn.



ZIJDELINGSE AFSCHERMING

Bij bedrijfsauto's en aanhangwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 3500 kg is de maximale afstand van de zijdelingse afscherming ten opzichte van het breedste punt van het voertuig vergroot van 12 cm naar 15 cm.

Drie veranderingen rondom verlichting



BEPALEN AANTAL LICHTEN

Steeds vaker gebruiken autofabrikanten moderne lichttechnieken die het lastig maken om het aantal lichten te bepalen tijdens de APK1- en APK2-keuring. Als de lichten van fabriekswege zijn gemonteerd, dan hoeft u het aantal lichten niet te bepalen. De maximale onderlinge afstand van 75 mm of de zogeheten 60%-regel is op deze lichten dan niet meer van toepassing.



ONTBREKEN GLAZEN VAN LICHTEN

De glazen van lichtarmaturen mogen niet zijn verwijderd. Het maakt niet uit of het ontbrekende glas wel of geen invloed heeft op de lichtopbrengst, lichtbeeld of de functie.



AFSTELLING VAN MISTLICHTEN

Als de mistlichten aan de voorzijde van een voertuigen werken, dan moet u de afstelling van het licht controleren. Het lichtste vlak mag niet boven de 0 mm/m-lijn uitkomen. Voor het lichtbeeld zelf gelden geen eisen.

Uitgesteld: snelle tractoren en APK-vrijstelling oudere voertuigen

In de nieuwe regelgeving is nog niets geregeld voor snelle tractoren. Ook het voorstel om historische voertuigen (van 50 jaar en ouder) uit te zonderen voor de APK-plicht, gaat voorlopig niet door. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil deze twee aanpassingen namelijk tegelijk opnemen en verwerken in de regelgeving.

NOG GEEN DUIDELIJKHEID VOOR SNELLE TRACTOREN (APK3)

Het is onduidelijk wat er gaat gebeuren met de APK-keuring van snelle tractoren met een constructiesnelheid van meer dan 40 km/u. Het was de bedoeling dat de keuring vanaf 20 mei 2018 ingevoerd zou worden. Dit gaat niet door, aangezien de wetgeving voor de kentekening van de tractoren niet is aangenomen in de Tweede Kamer. De politiek zoekt nog naar een oplossing voor het keuren van deze voertuigen.

UITSTEL VRIJSTELLING APK-PLICHT VOERTUIGEN VAN 50 JAAR EN OUDER

De vrijstelling blijft voorlopig ongewijzigd en geldt alleen voor voertuigen met een datum eerste toelating (DET) vóór 01-01-1960. De vrijstelling voor de keuringsplicht van oudere voertuigen wordt voorlopig niet aangepast. In eerdere publicaties hebben we gemeld dat er een advies is gegeven om voertuigen van 50 jaar en ouder uit te zonderen van de APK-plicht.

APPARATUUR

Spelingsdetector

Over vijf jaar, vanaf 20 mei 2023, geldt een nieuwe verplichting voor APK1-erkenningen: een inrichting om de wielophanging te controleren, zonder daarbij een as op te tillen. De aanschaf van deze zogeheten spelingsdetector kan een behoorlijke investering betekenen, daarom is er een invoerperiode van vijf jaar vanaf 20 mei 2018.

Apparaat voor het opsporen van gaslekkages

Een apparaat waarmee een LPG-, CNG- of LNG-gaslekage is op te sporen, is voortaan verplicht voor alle APK-erkenningen. U kunt hiervoor een losse gaslektester gebruiken, maar ook de viergastester. Het is dus niet meer toegestaan om te controleren met bijvoorbeeld een gaslekspray of zeepsop om lekkages zichtbaar te maken.



Certificering manometer, pedaalcrachtmeter en rollentestbank

De geldigheid van een keuringscertificaat voor de manometer, pedaalcrachtmeter en rollentestbank gaat vanaf 20 mei 2018 naar twee jaar, als dit vanuit de typegoedkeuring van uw apparaat mogelijk is. Als er een kortere geldigheidsduur is bepaald in de typegoedkeuring, dan wordt deze aangehouden. Weet u niet wat de goedkeuringstermijn van uw apparatuur is? Neem dan contact op met de fabrikant.



Uitbreiding controle aantal waarschuwingsinrichtingen

Naast het antiblokkeersysteem (ABS) en het airbag- en gordelspanstelsysteem zijn er nieuwe veiligheidssystemen bijgekomen die u tijdens de uitvoering van de APK-keuring moet controleren.

VEILIGHEIDSSYSTEMEN PERSONENAUTO'S, BEDRIJFSAUTO'S EN DRIEWIELIGE MOTORRIJTUIGEN

U controleert of de waarschuwingsinrichting van het veiligheidssysteem een defect aangeeft. De meeste systemen zijn voorzien van een controlelampje. Als er een defect is, blijft het lampje branden na het starten van de motor. Sommige voertuigen hebben geen lampje, maar geven een geluidssignaal af of er verschijnt een melding op een display. Al deze signaleringen vallen in de APK onder de noemer 'waarschuwingsinrichtingen'. Als het systeem continu een waarschuwingssignaal afgeeft, betekent dat een reparatieadviespunt of afkeerpunt, afhankelijk van de datum eerste toelating (DET). Het aantal reparatieadviespunten en afkeerpunten is daardoor aangepast en uitgebreid. Zie de tabel hiernaast.

Bij APK2 moet u eventueel een rijproef uitvoeren om een juiste beslissing te kunnen nemen.

LET OP! DE WIJZE VAN KEUREN VAN HET ABS-SYSTEEM GAAT DUS OOK VERANDEREN PER 20 MEI 2018 EN IS DAN EEN AFKEURPUNT BIJ VOERTUIGEN MET EEN DATUM EERSTE TOELATING (DET) NA 31-12-2017.

**EEN ECALL-BOORDSYSTEEM BIJ PERSONENAUTO'S EN LICHT BE-
DRIJFSAUTO'S**
Sommige moderne personenauto's en lichte be-



drijfsauto's (< 3500 kg) hebben een eCall-boordsysteem. In het geval van een ernstig ongeval, waarschuwt dit systeem de hulpdiensten. Het eCall-boordsysteem is uitgerust met een waarschuwingsinrichting die u moet controleren bij de APK-keuring. Is de DET van het voertuig voor 01-01-2018 en geeft het systeem een defect aan, vermeld dan reparatieadviespunt RA8. Voor voertuigen met een DET na 31-12-2017 is het een afkeerpunt.

In het schema staan de waarschuwingsinrichtingen die u moet controleren bij de APK-keuring en hoe u moet handelen als het systeem een defect aangeeft, afhankelijk van de datum eerste toelating.

Waarschuwingsinrichtingen	DET voor 01-01-2018	DET na 31-12-2017
Airbagsysteem, gordelspanstelsysteem en gordelkrachtbegrenzingsstelsysteem	RA1	Afkeur
Stabiliteitscontrolesysteem	RA3	Afkeur
Controlesysteem bandenspanning	RA4	Afkeur
Elektronische stuurbevestiging	RA5	Afkeur
Antiblokkeersysteem	RA6	Afkeur
Elektronisch remsysteem	RA7	Afkeur
eCall-boordsysteem P en B	RA8	Afkeur

ELEKTRONISCH REMSYSTEEM AANHANGWAGENS

De waarschuwingsinrichting van het elektronisch remsysteem (EBS) bij een aanhangwagen met een datum eerste toelating na 31-12-2000 mag geen defect aangeven. Dit controleert u op dezelfde wijze als het antiblokkeersysteem (ABS) van een aanhangwagen. Vóór 31-12-2000 is het geen keuringseis. Hier is een reparatieadviespunt RA7 niet van toepassing.



Veranderingen voor taxi's

Voor taxi's waarvoor een goedkeuringsdocument is afgegeven, geldt het volgende:

- De rolstoel, oprijplaten of andere middelen die gebruikt worden om een rolstoel in een taxi te plaatsen, hoeft u niet meer te controleren. Artikel 5.2.77 vervalt namelijk.
- De eisen voor het vastzetten van een rolstoel in een taxi blijven wel gehandhaafd.
- Het goedkeuringsdocument moet bij de keuring aanwezig zijn en kan zijn afgegeven op zowel het kenteken van de taxi als op het identificatienummer. Een voorbeeld van een goedkeuringsdocument kunt u vanaf 20 mei 2018 alléén nog bekijken via de online APK-regelgeving: <https://handboek.rdw.nl>.

UITBREIDING BRANDSTOFSYSTEMEN MET LNG EN WATERSTOF

De eisen voor een LNG-installatie, brandstofcode C, zijn samengevoegd met die voor de CNG-installatie. Voor deze brandstofsysteem zijn er de volgende concrete veranderingen:

- De controle van de automatische tankafsluiter voor CNG is vervallen.
- Voor voertuigen die zijn voorzien van een waterstofinstallatie, brandstofcode W, zijn er nieuwe keuringseisen. Deze komen in grote lijnen overeen met de eisen voor CNG- en LNG-installaties.
- Als een voertuig is uitgerust met een waterstofinstallatie, dan moet er een herkenningsteken (op een sticker) aanwezig zijn om dat kenbaar te maken. Herkenningsteken is afhankelijk van voertuigcategorie. Afhankelijk van de voertuigcategorie moet het voertuig op meerdere plaatsen zijn voorzien van een weerbestendige sticker met een herkenningsteken.



Milieu: aanpassing en aanscherping keuringseisen

Voor enkele milieu-aspecten gelden vanaf 20 mei 2018 andere APK-eisen. Het gaat om roetuitstoot, vloeistoflekage en het beoordelen van roetfilters.

ROETUITSTOOT

Bij de roetmeting van alle dieselvoertuigen (dus APK1 en APK2) met een datum eerste toelating (DET) na 31-12-2017 geldt voortaan dat de absorptiecoëfficiënt (K-waarde) niet meer mag zijn dan 0,7 m-1.

VLOEISTOFLEKKAGE

Om het milieu te ontzien, wordt de APK-eis voor olielekage aangepast. Deze eis wordt aangescherpt: geen enkele vloeistof mag nog in het milieu terecht komen, met uitzondering van vloeistoffen die tijdens normaal gebruik van het voertuig toch al in het milieu komen, zoals water (van de airco) of ruitenspoeiervloeistof. Afhankelijk van

de datum eerste toelating is het een reparatieadviespunt of een afkeerpunt.

Lekkage van het remsysteem, brandstofsysteem en de stuurbevestiging resulteert altijd in een afkeur, op basis van de huidige technische eisen, ongeacht de datum eerste toelating.

	DET na 31-12-2017	DET vóór 01-01-2018
Overmatige vloeistoflekage	Afkeur	Reparatieadviespunt RA2



REMVERTRAGING PARKEERREM

Bij personenauto's en bedrijfsauto's met een DET na 31-12-2017 is de eis met betrekking tot de parkeerremvertraging aangescherpt. De minimale vertraging voor deze voertuigen is verhoogd naar 1,6 m/s².



VASTZETINRICHTING AANHANGWAGEN

Een aanhangwagen die is voorzien van een veerrem moet een vastzetinrichting hebben die ten minste op één niet-hefbare as werkt. Op deze eis is één uitzondering: als de vastzetinrichting werkt met een veerrem, mag deze wel op een hefboom gemonteerd zijn. De voorwaarde is dat de hefboom automatisch zakt naar het wegdek op het moment dat de veerrem in werking treedt.

OPLEGGERSKOPPELING

De maximale onvlakheid van de koppelingsplaat van een opleggerkoppeling is verruimd van 3,5 mm naar 5,0 mm. Het gebied waarin u deze onvlakheid moet controleren, is niet veranderd.



Visuele controle roetfilter

De eerste stap is gezet voor een beoordeling van roetfilters. Daaraan hebben we eerder al aandacht besteed in dit blad, bijvoorbeeld in APK Keurmeester 78 (september 2017).

Als uit het raadpleegscherm blijkt dat een voertuig is uitgerust met een roetfilter, dan beoordeelt u of het roetfilter aanwezig is en niet defect. Het is een visuele controle en u hoeft alleen de buitenzijde van het roetfilter te controleren:

- Is het roetfilter geheel weggehaald? Dan is er sprake van een gebrek en dit betekent een afkeur. Is het roetfilter zodanig beschadigd dat deze zijn functie niet meer kan vervullen (bijvoorbeeld een geheel ingedeukt roetfilter)? Dan is er sprake van een gebrek en keurt u het voertuig af.
- Slijp- en lassporen zijn geen reden tot afkeur.

- Het uitvoeren van een milieumeting aan de hand van het uitlezen van het EOBD of de roetmeting blijft van kracht. Een extra meting om de werking van het roetfilter te controleren blijft voorlopig achterwege. Het onderwerp 'roetfilter' is nieuw in het raadpleegscherm. In de keuringseisen is beschreven dat er een roetfilter aanwezig moet zijn, afhankelijk van de vermelding van de deeltjesmassa, Euro 6 of Euro VI in het kentekenregister. Deze gegevens hoeft u niet te controleren. Bij de APK-keuring beperkt de controle zich tot de gegevens die in het raadpleegscherm staan over de aanwezigheid van een roetfilter.



Als blijkt dat er 'ja' staat bij het item 'roetfilter verplicht', dan moet het roetfilter aanwezig zijn bij de APK-keuring. Ook mag het dan niet defect zijn.

Controle van meetmiddelen in RME

De APK-keuring moet u uitvoeren met goedgekeurde apparatuur, zoals we al eerder hebben besproken in dit blad. Om te controleren op de aanwezigheid van apparatuur én of deze is goedgekeurd, heeft de RDW het RME ingericht. In de nabije toekomst gaan we over op een geautomatiseerde controle van de meetmiddelen vanuit dit RME-register. Wat betekent dat voor u als erkenninghouder?

Blijkt uit de (geautomatiseerde) controle van meetmiddelen dat de apparatuur niet goedgekeurd is of niet aanwezig is? Dan is het niet meer mogelijk om een voertuig af te melden in het RDW voor de APK. Zorg dus dat u uw RME op orde heeft. Vanuit de RDW ondernemen we nu ook al actie. Zo versturen we binnenkort eenmalig een herinneringsmail naar erkenninghouders bij wie de goedkeuring van één of meerdere apparaten is verlopen. Als u deze mail ontvangt, neem dan snel contact op met een onderzoeksgerechtigde om uw apparatuur gekeurd te krijgen. Dan voorkomt u een technische schorsing.

WAT ALS HET RME-REGISTER NIET OP ORDE IS?

Eind 2017 is de RDW gestart met een controle van het RME, vooruitlopend op de geautomatiseerde controle. Als uit de controle blijkt dat u als erkenninghouder niet over de voorge-

schreven apparatuur beschikt, of dat deze apparatuur niet is goedgekeurd, dan kan een sanctie volgen. Bijvoorbeeld een technische schorsing van twaalf weken, waardoor afmelden niet mogelijk is. Binnen twaalf weken moet het probleem opgelost zijn, anders wordt de APK-erkenning ingetrokken.

DE MEEST VOORKOMENDE PROBLEMEN RONDOM HET RME-REGISTER

Uit de controle van het RME zijn de afgelopen periode ruim 270 onvolkomenheden naar voren gekomen. De meest voorkomende situaties zijn:

- Het meetmiddel is niet goedgekeurd.
- De betreffende erkenninghouders zijn technisch geschorst. Een schorsing is overigens in veel gevallen te voorkomen. Het blijkt namelijk dat veel erkenninghouders de goedkeuring vergeten te regelen of denken dat de onderzoeksgerechtigde er wel voor zorgt.
- In het RME staat een meetmiddel dat niet is goedgekeurd, terwijl de erkenninghouder deze niet meer gebruikt voor de APK-keuring. Het meetmiddel dient als reserve en is daarom niet gekeurd. De erkenninghouder moet in deze situatie het meetmiddel in RME deactiveren. Hierdoor blijft het in zijn bezit, zonder dat er een goedkeuring nodig is.
- In het RME staat niet-goedgekeurde appa-

Merk	Type	Serienummer	Soort meetmiddel	Vervaldatum	Niet te gebruiken vanaf
TEU	TEN-LTR+ P	1756	D-emissiekast	26-5-2014	5-3-2015
STERTIL-KONI	ST4040-F	TP116797	APK hefbrug	24-11-2017	
BOSCH	BEA 150/350	651226927	voetmeter	13-3-2018	

RME-REGISTER, IN HET KORT

Een APK-meetmiddel moet beschikken over een geldig certificaat van (her-)keuring, afgegeven door een onderzoeksgerechtigde. In het RME-register staan alle apparaten per werkplaats met daarbij hun goedkeuringstermijn. De erkenninghouder en APK-keurmeester kunnen inloggen in het RME-register om hun apparatuur te controleren. De onderzoeksgerechtigden en erkenninghouders kunnen het RME-register op orde brengen en houden. Als erkenninghouder bent u er zelf verantwoordelijk voor dat uw apparatuur is goedgekeurd en is ingevoerd in het RME-register.

raat, omdat de onderzoeksgerechtigde in gebreke is gebleven en het meetmiddel niet heeft opgevoerd als goedgekeurd. De erkenninghouder is echter verantwoordelijk en er wordt een technische schorsing opgelegd tot het RME is bijgewerkt door de onderzoeksgerechtigde.

• De apparatuur die in het RME staat, is niet meer in het bezit van de erkenninghouder. In deze situatie moet de erkenninghouder het meetmiddel via de knop 'Verkopen' verplaatsen naar de nieuwe eigenaar. Dat kan aan de partij die de apparatuur heeft overgenomen (een collega-erkenninghouder of onderzoeksgerechtigde) of door het meetmiddel te verplaatsen naar de RDW via nummer AC01N01.

Let op: als u uw apparatuur via nummer AC01N01 naar de RDW verplaatst, dan wordt de apparatuur verwijderd uit RME. Neemt u de apparatuur in een later stadium toch weer in gebruik, dan moet een onderzoeksgerechtigde deze opnieuw opvoeren in het RME.

VANAF 1 MEI 2018

Nieuwe bevoegdheidspas na examen Bevoegdheidsverlenging

Door de nieuwe Europese APK-richtlijn was het nodig om meer informatie op de bevoegdheidspas te vermelden, bijvoorbeeld het diploma en de datum. De passen zijn daarom vernieuwd en worden vanaf 1 mei gefaseerd ingevoerd.

HOE KRIJGT U DE PAS?

Wanneer u examen heeft gedaan bij IBKI voor het verlengen van een RDW-bevoegdheid, dan ontvangt u van de RDW een nieuwe pas. Deze pas vervangt de oude pas en is zes jaar geldig. De foto en de handtekening worden gebruikt uit het rijbewijsregister. Hiervoor wordt uw toestemming gevraagd bij inschrijving van het examen.

INLOGGEN 'MIJN RDW-BEVOEGDHEDENPAS'

Via de RDW web-omgeving 'Mijn RDW-bevoegdheidspassen' is het mogelijk om uw persoonlijke gegevens actueel te houden, een persoonlijke pincode in te stellen én uw cumstand in te zien. Op de webpagina rdw.nl/zakelijk kunt u de web-omgeving vinden onder 'APK-keurmeesters'. Ook kunt daar uw e-mailadres achterlaten, zodat u op de hoogte blijft van het laatste APK-nieuws en wijzigingen.



GEMAKKELIJKER EN EFFICIËNTER EXAMEN DOEN

Praktijkgedeelte APK-examen voortaan op een tablet

IBKI gaat binnenkort het praktijkgedeelte van de APK-examens afnemen met behulp van een tablet, in plaats van de huidige computeropstellingen. De afname van het theoriegedeelte blijft hetzelfde (op de computers in het theorielokaal).

De voordelen van het APK-examen op de tablet:

- U hoeft maar één keer in te loggen op het praktijkgedeelte van het examen.
- De regelgeving die u tijdens het praktijkgedeelte mag gebruiken, kunt u in de achtergrond actief laten. U kunt dus meteen en snel iets opzoeken in de regelgeving.
- U kunt de tablet meenemen naar het te beoordelen object of voertuig.

HOE GAAT HET PRAKTIJKGEDEELTE VOORTAAN IN Z'N WERK?

Bij aanvang van het examen ontvangt u een tablet. Log in met uw examenummer. Daarna wordt het examen gestart en kunt u beginnen met het praktijkgedeelte:

1. Klik het blok aan dat overeenkomt met de naam van de opdracht die u moet uitvoeren. Ook kunt u de APK-regelgeving openen. Deze blijft gedurende het gehele praktijkexamen openstaan.
2. Nadat u de vragen van de opdracht heeft beantwoord, kunt u het blok afsluiten en naar de volgende opdracht/het volgende blok gaan (zodra de toezichthouder het aangeeft).

3. Het blok dat u heeft afgesloten, verdwijnt uit de lijst met uit te voeren opdrachten.
4. Aan het einde van het praktijkgedeelte van het examen zullen alle blokken verdwenen zijn en kunt u uitloggen.
5. Lever de tablet in bij de toezichthouder. Hij zal u informeren over het verdere verloop van de dag.



Toezichtbeleidsbrief erkenninghouders RDW 2018

Vanaf 1 april 2018 is de Toezichtbeleidsbrief erkenninghouders RDW 2018 (en de bijbehorende Bijlage keurmeester APK) van kracht. Deze vervangt de vorige versie. De nieuwe Toezichtbeleidsbrief wordt bekendgemaakt in de Staatscourant en is vanaf eind maart 2018 te raadplegen via www.rdw.nl (zoekterm: 'toezichtbeleid') en via www.overheid.nl.



HOEVEEL CORROSIE AAN EEN LPG-TANK IS TOEGESTAAN?

Als u een LPG-installatie beoordeelt bij een APK-keuring, moet u ook de LPG-tank controleren. In de keuringseisen staat dat deze niet door corrosie mag zijn aangetast, aangezien dat voor een gevaarlijke situatie kan zorgen. Veel APK-keurmeesters vragen zich hierbij af: hoeveel corrosie is dan precies toegestaan?

INWERKING DOOR CORROSIE

De eisen voor corrosie aan een LPG-tank zijn eenduidig: alléén corrosie aan de oppervlakte is toegestaan. Dit wil zeggen dat inwerking van corrosie niet is toegestaan. Deze eis heeft te maken met de wanddikte van het materiaal van de LPG-tank. Veel keurmeesters denken dat deze 5 à 6 mm is. De wanddikte is echter afhankelijk van het model: De meeste tanks hebben een wanddikte van circa 2,3 mm. Als we inwerking van corrosie zouden toestaan, kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan door lekkende tanks.

LPG-TANK AFKEUREN?

Kortom, alleen als er sprake is van oppervlaktecorrosie aan de LPG-tank, kan de tank voor de APK worden goedgekeurd. Bij alle andere vormen van corrosie moet de tank worden afgekeurd.



VRAAG VAN EEN KEURMEESTER:

MOET IK EEN OPLEGGER ALTIJD AFKOPPELEN VAN EEN OPLEGGERTREKKER VOOR EEN APK-KEURING?



Ja, u moet een oplegger die gekoppeld is aan een oplegertrekker altijd afkoppelen voor de APK-keuring en voor een eventuele steekproef. Het is namelijk belangrijk dat u de onderdelen van de koppeling bij de oplegger én bij de oplegertrekker kunt beoordelen.

U bent er als keurmeester zelf verantwoordelijk voor dat u de oplegger op een veilige manier afkoppelt. Bij deze voertuigen is dat normaal gesproken geen enkel probleem.

AFKOPPELEN BIJ 'BE-COMBINATIES'

Bij de zogeheten BE-combinaties is het in sommige gevallen ingewikkeld om de oplegger af te koppelen. Toch moet u ook bij deze voertuigen een volledige APK-keuring uitvoeren. Zo komt het voor dat installaties op de oplegertrekker zijn gemonteerd die permanent met slangen of leidingen zijn verbonden aan de oplegger. Ook is

het soms nodig om een oplegger met een takel of heftruck af te koppelen. Als u zo'n oplegger afkoppelt, zorg dan dat u ook de middelen heeft om de oplegger veilig te ondersteunen. Dergelijke opleggers zijn namelijk niet altijd voorzien van steunpoten.

OOK BIJ EEN STEEKPROEF

Wanneer het afkoppelen tijdens een steekproef niet mogelijk is of wanneer dit niet op een veilige manier kan, dan zal de steekproefcontroleur de steekproef staken. Dit kan gevolgen hebben voor uw erkenning en keuringsbevoegdheid.

MAG IK DE TELLERSTAND GEBRUIKEN VAN EEN TACHOGRAAF?

Het komt soms voor dat er geen tellerstand in het dashboard van het voertuig is weergegeven, maar er wel andere apparatuur aanwezig is die een betrouwbare tellerstand registreert. Dan mag u deze tellerstand ingeven bij het afmelden, waardoor deze op het APK-formulier wordt vermeld. Bijvoorbeeld de tellerstand van een tachograaf of boordcomputer. Als er meerdere tellerstanden zijn weergegeven, dan moet u de tellerstand gebruiken van de teller die van fabriekswege aanwezig is.

GEEN VERPLICHTING VOOR AANHANGWAGENS OF OPLEGERS

Bij een aanhangwagen of oplegger is het vermelden van de tellerstand niet verplicht. Eventueel kunt u de tellerstand (naafteller) wel invullen.



Controles langs de weg: politie en RDW vullen elkaar aan



'KWART VAN DE VOERTUIGEN IS TECHNISCH NIET ORDE'

HIELKE DE HAAN, OPERATIONEEL SPECIALIST TRANSPORT & MILIEU CONTROLE

De controle van zware voertuigen langs snelwegen is verplicht vanuit de EU. Het politieteam Transport & Milieu Controle (TMC) is hiermee belast. TMC'er Hielke de Haan: "We doen dit samen met de RDW, want zij hebben de juiste technische expertise en middelen."

Wat is de achtergrond van de wegcontroles?

"Vanaf 2018 is het een Europese verplichting om jaarlijks 5% van de zware voertuigen te controleren langs snelwegen. Voor Nederland gaat het dan om 15.000 voertuigen per jaar. Dat halen we nu nog niet, maar we zijn op de goede weg. 'Roadside'-inspecties doen we al ruim 50 jaar. Hiervoor hebben we een speciale mobiele werkplaats waar we voertuigen bijvoorbeeld kunnen wegen en meten. Ook vergelijken we de lading met de vrachtbrief. Er zijn diverse controlepunten bijgekomen zoals rust- en rijtijden, gevaarlijke stoffen en emissies. Voor de roetmetingen hebben we de RDW ingeschakeld, omdat we die niet zelf kunnen. Inmiddels doet de RDW steeds meer, in feite een complete APK1. Zelf neem ik deel aan diverse overleggen die vanuit de RDW georganiseerd worden. Deze gaan over onderwerpen als maten en gewichten van zware voertuigen, ontheffingen en de Regeling voertuigen. Daarbij zijn ook branchepartijen en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat betrokken."

Hoe bevalt de samenwerking met de RDW?

"De samenwerking loopt goed. We kunnen vertrouwen op elkaars expertise en we vullen elkaar aan. Zo hebben veel van onze mensen geen technische achtergrond om de voertuigen grondig te controleren. De RDW'ers waarmee we samenwerken wel, maar zij hebben geen bevoegdheid om voertuigen te stoppen langs snelwegen. Als er een keuringsstation in de buurt is, gaan sommige voertuigen daarheen voor een nadere controle. Ze kunnen dan nog beter

bekeken worden. De laatste jaren hebben we met de RDW een handige verdeling gemaakt in initiële en nadere controles. De eerste controle gebeurt door iemand van TMC. Als deze ergens over twijfelt, dan doet een RDW'er een nadere controle."

Wat komen jullie tegen tijdens de controles? En wat zijn mogelijke gevolgen voor keurmeesters en erkenninghouders?

"Een kwart van de voertuigen is niet in orde en zo'n 10% mag niet verder rijden. Bijvoorbeeld vanwege problemen met de remmen. Als het gaat om de verlichting of zijafscherming, dan mag de chauffeur meestal wel doorrijden naar een werkplaats om de gebreken te laten herstellen. Veel overtredingen hebben trouwens te maken met een te zware belading of met de zekering van de belading. Afhankelijk van het soort overtreding, krijgt de chauffeur of de vervoerder een bekeuring. Als het aantoonbaar is dat een voertuig ten onrechte is goedgekeurd, krijgt de erkenninghouder te maken met een sanctie van de RDW. Denk aan een overmatige speling van de stuurkogel, terwijl de APK-keuring een paar dagen eerder plaatsvond. Maar dit komt niet vaak voor, hoor."

Wat zijn verdere ontwikkelingen?

"Tachograaffraude gaat strenger aangepakt worden. De RDW let daar steeds meer op en wil fraude sneller opsporen. Ik vind het een goede ontwikkeling. Dat geldt ook voor de European Register of Road Transport Undertakings (ERRU). Dit register is bedoeld om zware overtredingen in de transportsector EU-breed aan te pakken." (Zie kader voor meer informatie.)

OVER TRANSPORT & MILIEU CONTROLE (TMC)

De unit Transport & Milieu Controle (TMC) is onderdeel van de Landelijke Eenheid van de politie. Bij TMC werken circa vijftig medewerkers, verdeeld in vier inhoudelijke teams: techniek en beladingseisen, tachografen, gevaarlijke stoffen en milieu (afvalstoffen).

HET ERRU

Het European Register of Road Transport Undertakings (ERRU) is een soort EU-breed 'strafpuntenregister', met als doel om zware overtredingen in de transportsector aan te pakken. Hoe werkt het?

Zeer zware overtredingen van transportondernemers komen terecht in het ERRU van de EU-lidstaat waar de overtreding plaatsvond. Bijvoorbeeld een technisch gebrek waarbij niet verder gereden mag worden, een overtreding van de rij- en rusttijden of een APK-keuring die niet in orde is. Een ernstige overtreding die is begaan in een EU-land of Noorwegen, wordt doorgestuurd naar de contactpersoon van het land van registratie van het voertuig. Deze beoordeelt de overtreding en beslist over de mogelijke sanctie en opname in het eigen ERRU. Zo komen er rapporten over in Nederland geregistreerde voertuigen naar ons land. Alle controles worden in de toekomst gebundeld tot een risico-analyse. Hierdoor krijgen ondernemers die zich aan de regels houden minder vaak een controle. Om het jaar moet de RDW de cijfers over de uitgevoerde controles naar Brussel sturen, waar een totaaloverzicht wordt gemaakt dat weer beschikbaar gesteld wordt aan de lidstaten en Noorwegen. We zitten nu midden in de tweejaarlijkse periode. Hierdoor hebben we alleen cijfers van 2015-2016: bij 309 Nederlandse voertuigen werd in het buitenland een ernstig defect vastgesteld. Vanuit Nederland zijn 231 rapporten naar het buitenland verstuurd. De top 3 van gebreken geconstateerd bij de controles die in Nederland zijn uitgevoerd:

1. Banden (profiel diepte, beschadigingen);
2. Bumpers, zijdelingse afscherming en aanwezigheid stootbalk;
3. Verlichting (toestand en werking).

HOE ZIT HET MET DE WERKWIJZE VOOR DE EOBD-CONTROLE?

Eind december 2017 heeft u een brief ontvangen waarin de nieuwe werkwijze voor de EOBD-controle is beschreven. Het gaat om een versoepeling van de regelgeving. Het bleek namelijk niet in alle situaties mogelijk om met bepaalde EOBD-scanners alle aspecten van de EOBD-controle uit te voeren of uit te lezen. Daarnaast was de lijst met uitzonderingen per merk en type lastig actueel te houden. Onze helpdesk kreeg na de brief diverse vragen over de aanpassing. Hoe zit het nu precies?

Het besluit tot aanpassing van de werkwijze is in overleg met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) binnen een zeer korte termijn genomen. Hierdoor was het helaas niet mogelijk om iedereen op een eerder tijdstip te informeren, zoals u gewend bent van de RDW.

AANPASSING WERKWIJZE LOOPT VOORUIT OP REGELGEVING

De nieuwe werkwijze is ingevoerd vooruitlopend op de aanpassing in de regelgeving, waarschijnlijk zal dat in 2020 zijn. Wijzigingen op de regelgeving zijn namelijk afhankelijk van vastgestelde ter-

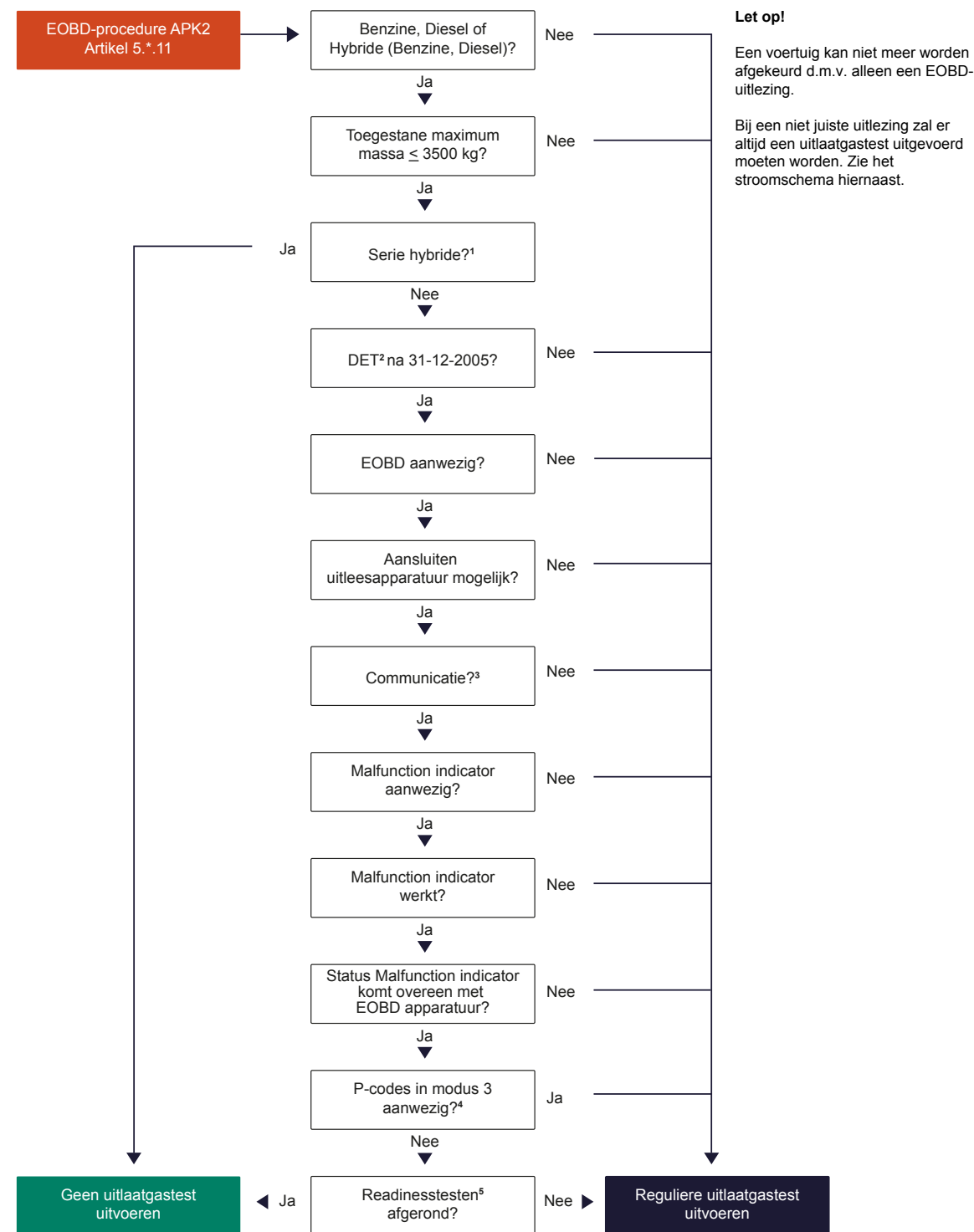
mijnen, bepaald door het ministerie van I&W.

AFKEUREN OP EOBD IS NIET MEER VAN TOEPASSING

De aanpassingen voert de RDW op 20 mei 2018 in elk geval door op de keuringsaspectenlijst en verwijdert de gerelateerde keuringsaspecten. Door de nieuwe werkwijze kunt u niet meer afkeuren op EOBD. Totdat de regelgeving is aangepast, blijft de brief van eind 2017 leidend. De brief is te vinden op de online APK-regelgeving (<https://handboek.rdw.nl>), bij 'Gerelateerde documenten'.

NIEUWE WERKWIJZE EOBD-CONTROLE

In het EOBD-schema op de volgende pagina is de nieuwe werkwijze weergegeven. Deze vindt u ook in de online APK-regelgeving, bij 'Gerelateerde documenten'. De lijst met uitzonderingen per merk en type is vervallen.



Wat is een opspatafscherming en wat zijn de eisen?

Een opspatafscherming zorgt ervoor dat (regen)water door de banden minder verstuift. Achteropkomende voertuigen hebben dan beter zicht als het regent. Het oppervlak van de opspatafscherming kan zijn uitgevoerd als een soort kunststof 'grasmat', maar andere systemen zijn ook mogelijk. Een opspatafscherming is in de meeste gevallen een onderdeel van de wielafscherming.



Naast eisen voor de wielafscherming zijn er ook eisen voor de opspatafscherming waar u bij de uitvoering van een APK1-keuring rekening mee moet houden. Deze eisen gelden voor de volgende voertuigen met een datum eerste toelating (DET) na 31-12-2016:

- Bedrijfsauto's met een toegestane maximummassa van meer dan 7500 kg
- Aanhangwagens met een totale aslast van meer dan 3500 kg

Deze voertuigen zijn na één jaar keuringsplichtig en worden nu aangeboden voor een APK-keuring.

OPSPATINRICHTING VERPLICHT? DAN DEUGDELIJKE BEVESTIGING

Een opspatinrichting is bij bedrijfsauto's niet verplicht als in het kentekenregister een aantekening 'G' (Geländewagen) staat. Als de opspatafscherming verplicht is, dan gelden de volgende eisen:

- De bevestiging van de opspatinrichting moet deugdelijk zijn, achter de wielen

van de vooras(sen) en de achteras.

- De opspatinrichting moet even breed zijn als het loopvlak van de banden en reikt tot maximaal 30 cm boven het wegdek.
- Net als bij de wielafscherming is het toegestaan dat de opspatafscherming een onderdeel is van de vaste opbouw van het voertuig.

Is de EOBD-controle van toepassing voor een voertuig, voldoet alles aan de voorgeschreven APK-eisen én u kunt de EOBD-test volledig afronden? Dan kunt u het voertuig op dit onderdeel goedkeuren.

Is uitlezen niet mogelijk, zijn er foutcodes met een P in modus 3, is een readinesstest niet afgerond, of ziet u afwijkingen bij het MIL-lampje? Dan voert u een uitlaatgastest uit. Een voertuig afkeuren op de EOBD-uitlezing is dus niet meer mogelijk.



JAN SLEEGERS, EIGENAAR VAN EEN UNIMOG 404S UIT 1966

'PAS OP: HET UNIMOG-VIRUS IS SUPERBESMETTELIJK.'

“Van legervoertuig tot brandweerwagen: een Unimog is enorm veelzijdig en het ultieme survivalvoertuig. Ik ben als tiener via een kennis besmet geraakt met het virus. Lekker door de bossen crossen, zo gaaf is dat! Mijn Unimog is van bouwjaar 1966 en gebruikt door het Duitse leger als radioverbindingswagen. Met de Unimog-club gaan we regelmatig op pad. Iedere twee jaar organiseert één van de leden een strandrit. Het hele strand van Bloemendaal naar IJmuiden is dan

voor ons afgezet. Dat is best spectaculair, dus ik loop de auto voor de tijd altijd even na. Als liefhebber onderhoud ik mijn wagen natuurlijk zoveel mogelijk zelf. Iedere twee jaar moet hij gekeurd worden. Dat doe ik bij keurmeester Peter van Gerwen in Helmond, echt een specialist. Hij weet precies wat de keuringseisen uit ieder bouwjaar zijn. Bij de laatste APK was mijn hoofdremcilinder kapot. Dan is het toch fijn dat een ervaren keurmeester het allemaal goed checkt.”