

## Aanpassingen invulinstructies APK-rapport →

10

Nieuw  
APK-boek  
afgeslankt →

3

Gratis magazine  
Auto & Motor  
TECHNIEK →

2

Grote  
belangstelling  
infoavonden  
APK →

4

Nieuwe  
branchenorm  
beperkt  
DME →

7

Eisen  
spiegels bij  
APK 1 →

10

Twee  
handige APK-  
infokaartjes →

2

Correctie IBKI-bandenkaartje → 3 Voertuigen die niet op een remmenbank geremd kunnen

worden → 9 Vraag lambda-waarde → 12 Vraag remvertrager → 12 Vraag mobiele keuringseenheid → 12



## Op de foto: Harry Lodeweges

### 'Eigenlijk geen tijd!'

Het is altijd druk bij autobedrijf H.A. Nijhof in Laren (Gelderland). Zó druk dat keurmeester Harry Lodeweges eigenlijk helemaal geen tijd heeft om even aan de telefoon te komen. Maar voor ons magazine komt hij toch onder de brug vandaan. 'Wij zijn een echt universeel bedrijf. Van oldtimers tot bijna nieuwe. We krijgen alles over de vloer. Ik ben nu zeven jaar APK-keurmeester, maar nu moet ik echt ophangen. Die auto moet op tijd klaar zijn!'



## Twee handige APK-infokaartjes

Samen met deze APK-keurmeester ontvangt u weer twee praktische infokaartjes, waarmee de bestaande versies komen te vervallen. De twee kaartjes vermelden de datumafhankelijke keuringsvoorschriften voor APK 1 en voor APK 2. Wij hopen dat deze kaartjes een welkome hulp zijn bij het uitvoeren van uw APK-keuringen.



# Gratis magazine Auto & Motor TECHNIEK

Dat is mooi meegenomen, keurmeesters ontvangen samen met deze APK-keurmeester ook een exemplaar van de in automotive kringen gezaghebbende uitgave Auto & Motor TECHNIEK! In dit speciale nummer van AMT, zoals het blad meestal gemakshalve wordt aangeduid onder professionals, veel aandacht voor alle wijzigingen in de APK. Verder interviews met APK-procesmanager Hens Peeters Weem en procescoördinator Henk Bussink van de RDW. Ook informeert AMT over APK-opleidingen, wordt uw kennis over de nieuwe Regelgeving APK op de proef gesteld met een quiz, en krijgt u tips om nóg beter te keuren. Redenen genoeg voor de RDW en AMT om u deze uitgave gratis aan te bieden.



# APK-boek stevig afgeslankt

Jarenlang viel het dikke en dus zware APK-boek met een doffe klap op de deurmat, maar dat is nu definitief verleden tijd. De vernieuwde uitgave is namelijk een heel stuk dunner en lichter geworden. De reden daarachter heeft vooral te maken met het feit dat de tekst van de Keuringseisen is afgenomen met 25% en van de Aanvullende Permanente Eisen zelfs met 40%!

Het nieuwe APK-boek heeft ook een betere indeling gekregen. De Regeling Permanente Eisen Taxi's zit geïntegreerd bij de Keuringseisen en de Procedure Roetmeting zit geïntegreerd bij de Aanvullende Permanente Eisen. Nieuw is ook dat de benaming 'Erkenningsregeling APK' in het nieuwe APK-boek gewijzigd is in 'Regeling Erkennung en keuringsbevoegdheid APK'.



Het is mogelijk dat u in het APK-boek de volgende zin tegenkomt: 'Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport'. Dat deze eisen toch in het APK-boek vermeld staan, is puur ter informatie voor de keurmeester en voertuigeigenaar.

Begin april zijn de APK-boeken naar de erkenninghouders verstuurd. Mocht u nog geen APK-boek hebben ontvangen, neem dan contact op met de klantenservice van de RDW, telefoon 0900 9739 (10 cpm).

## Correctie IBKI-bandenkaartje



Op het nieuwe IBKI-bandenkaartje, dat bij nummer 44 van de APK-keurmeester zat bijgesloten, staat al te lezen dat u moet letten op 'de juiste montage van de band' wanneer er een aanduiding van de binnen-/buitenzijde op de band staat aangegeven. Nadat de 50.000 bandenkaartjes al waren gedrukt, bleek echter dat dit punt toch nog niet meegenomen kon worden in de wijzigingen die per 1 mei 2009 van kracht zijn geworden.

De reden van dit uitstel is dat niet alle organisaties die de APK-regels bij voertuigcontroles hanteren, er nu al mee konden werken. Vandaar enig uitstel, maar het is wel de bedoeling dat dit punt in de tweede helft van 2010 in de regelgeving wordt opgenomen. Bij een APK keurt u dus een volgens deze aanduidingen ('binnen-/buitenzijde') verkeerd gemonteerde band nu nog niet af.

Wel kunt u de klant natuurlijk zeggen dat de correcte montage van een dergelijke band belangrijk is in verband met de veiligheid. De fabrikant van de band heeft deze aanduiding er tenslotte niet voor niets op gezet!

# 4 Grote belangste APK-informatie





# elling avonden

5



**Om keurmeesters voor te bereiden op de nieuwe keuringseisen die op 1 mei 2009 van kracht werden, heeft de RDW onder meer acht zeer drukbezochte APK-voorlichtingsavonden georganiseerd, die uiterst positief beoordeeld werden.**

Deze voorlichtingssessies hebben plaatsgevonden in maart tot en met begin april 2009. Iedere avond was de zaal weer volledig bezet en de betrokkenheid van de keurmeesters was opvallend groot. Avondvoorzitster Gwen Janssen leidde de presentaties in die werden gegeven door RDW-beleidsmedewerkers Bert Top, Piet Schäfer en André Nijboer. Na afloop konden er vragen gesteld worden aan het deskundigenpanel met medewerkers van RDW, BOVAG, ANWB en ATC, een mogelijkheid waar gretig gebruik van werd gemaakt.

## **Positief**

Bij alle aanwezigen werd deze vorm van directe communicatie als zeer positief ervaren. Er was nu

gelegenheid om de achtergrond van bepaalde regels toe te lichten en van de technische kennis van de keurmeesters gebruik te maken. Ook de grote betrokkenheid van de keurmeesters viel op, bijvoorbeeld toen de mening gevraagd werd naar het gebruik van een tweekoloms hefbrug bij de APK of het laten afmelden door iemand anders dan de keurmeester die de auto heeft gekeurd. Tijdens deze informatieavonden werd ten slotte ook nog een primeur gepresenteerd, namelijk de interactieve informatie-module, die voor iedereen beschikbaar is via [www.rdw.nl](http://www.rdw.nl) bij Voertuigbranche > APK > APK-keurmeesters.





Het deskundigenpanel kreeg talloze vragen op zich afgevuurd. Een selectie van de meest voorkomende vragen en antwoorden:

■ **Wanneer is een remschijf afkeur?**

Wanneer deze extreem dun is, zo dun dat er grote kans op breken ontstaat en waar geen twijfel over mogelijk is. Wanneer er getwijfeld wordt, zal dit als adviespunt (AC5) moeten worden vermeld.

■ **Tijdens de APK-keuring moeten alle brandstofsyste­men beoordeeld worden. Hoe zit dat met de kookinstallatie van een kampeerauto?**

Het voertuig keuren zoals deze wordt aangeboden. Dit houdt in dat er niet gedemonteerd hoeft te worden. Een gasfles voor een kookinstallatie hoeft niet aanwezig te zijn of opengedraaid te worden om te controleren of er lekkage aanwezig is. De leeftijd van de gas­slan­gen is overigens geen APK-aspect.

■ **Moeten de bandenspanningsmeter en de EOBD-scantool gecertificeerd zijn?**

Voor de bandenspanningsmeter geldt dat er een deugdelijke meter gebruikt moet worden. Dit was al een erkenningseis. Hij hoeft niet gecertificeerd te zijn. Voor de EOBD-scantool geldt dat als een erkenninghouder deze in het bezit heeft en de emissiegerelateerde foutcodes (P-code) en de Readiness-test uit te lezen zijn, deze gebruikt mag worden. Er is dus geen verplichting om een EOBD-scantool aan te schaffen of te certificeren.

■ **Doordat bij een aantal keuringsaspecten de keuringseis algemener is geformuleerd zal er discussie kunnen ontstaan.**

De RDW is ervan overtuigd dat de technische kennis zodanig is dat elke APK-keurmeester heel goed in staat is om een juiste beoordeling uit te voeren.

■ **Er is geen datum eerste toelating gesteld bij de werking van de handmatige verstelling van het dimlicht. Bij veel oudere voertuigen is de handmatige verstelling defect. Hoe hiermee om te gaan?**

Het klopt inderdaad dat bij alle voertuigen, ongeacht de datum eerste toelating, de handmatige verstelling (als deze aanwezig is) moet werken. De voertuigeigenaar moet ervan uit kunnen gaan dat wanneer hij of zij de dimlichtverstelling bedient, dat deze dan ook daadwerkelijk functioneert.

■ **De bandenmaat op één as moet gelijk zijn. Mogen er in dat geval ook twee noodwielen op één as zitten?**

Nee. Tijdens een APK-keuring zijn één of meerdere noodwielen niet toegestaan.

■ **Als er een minimum en een maximum bandenspanning wordt voorgeschreven op een bandenspanningstabel, wat moet er dan gehanteerd worden?**

De laagste waarde op de bandenspanningstabel wordt als minimum gehanteerd. Er wordt binnen de APK geen maximumwaarde voorgeschreven.

# Nieuwe branchenorm beperkt DME in werkplaats

**Werken in een garage betekent onvermijdelijk dat u met schadelijke uitlaatgassen in aanraking komt. Het is daarbij wel van groot belang dat de risico's zo veel mogelijk beperkt worden. Vandaar dat de BOVAG, de Arbeidsinspectie en de vakbonden hierover nieuwe afspraken hebben gemaakt.**

Een van de belangrijkste maatregelen binnen de nieuwe branchenorm is het terugdringen van de DME-waarde (Diesel Motor Emissie ofwel dieselrook) bij auto- en truckbedrijven. DME wordt gemeten in microgram EC/m (elementair koolstof per kubieke meter, de stofdeeltjes die tot in de longen kunnen doordringen). Per 1 januari 2009 is die norm verscherpt van 10 naar 8 microgram. Dit getal is tot stand gekomen naar aanleiding van metingen die in het afgelopen jaar bij garagebedrijven zijn uitgevoerd.

De overheid eist niet alleen concrete maatregelen om de gezondheid van werknemers te beschermen tegen DME, maar controleert ook de uitvoering. Vandaar dat de Arbeidsinspectie dit jaar niet minder dan 750 arboplichtige bedrijven, zowel leden als niet-leden van de BOVAG, zal gaan controleren op dit aspect.

## Wat te doen?

Het meten van de DME in werkplaatsen is geen eenvoudige zaak. Daarom hebben de BOVAG en de vakbonden met de Arbeidsinspectie afspraken gemaakt wanneer een bedrijf ervan uit mag gaan dat het voldoet aan de branchenorm van 8

microgram DME, zonder dat ze dit zelf in een meting vaststelt. Het verplichte gebruik van een opzetroefilter bij het naar binnen en buiten rijden van dieselveertuigen zonder roetfilter is er daar een van. Ook een afzuigventilator van voldoende capaciteit, een goed afsluitende afvoerslang voor de uitlaat en een doelmatige afvoer van de opgevangen uitlaatgassen, maken daar deel van uit. Dit worden 'maatregelen van de eerste orde' genoemd en het bedrijf dat daaraan voldoet zal geen problemen met de Arbeidsinspectie krijgen.

## Meer informatie

Alle informatie over de DME, inclusief de adressen van opzetroefilter leveranciers is terug te vinden op de site [www.arbomobiel.nl](http://www.arbomobiel.nl). Daar zijn niet alleen alle nieuwe voorschriften en regels te vinden, maar ook de uitzonderingen die van toepassing zijn. Verder is er een speciale brochure uitgebracht 'De goede praktijk 2009' waarin de maatregelen van zowel de eerste als van de tweede orde overzichtelijk zijn terug te vinden.







# Voertuigen die niet o geremd kunnen wor

**In de APK-regelgeving is vastgelegd hoe de remvertraging bepaald moet worden. In artikel 57 van de Aanvullende Permanente Eisen staat dat bij een voertuig en een aanhangwagen van meer dan 3500 kg, de remvertraging bepaald moet worden op een rollenremtestbank.**

Wanneer het om technische redenen niet mogelijk is om een voertuig op een rollenremtestbank te remmen, mogen deze voertuigen op de weg geremd worden met gebruik van een elektronische remvertragingsmeter.

Dit geldt voor de volgende voertuigen:

- Voertuigen die breder zijn dan 2,60 m.
- Voertuigen met een zodanig kleine wieldiameter dat beproeving niet mogelijk is.
- Bedrijfsauto's of bussen met een toegestane maximummassa van meer dan 3500 kg die zijn voorzien van een permanente, niet automatische of met de hand uitschakelbare aandrijving op meer dan één as.
- Aanhangwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 3500 kg met één of meerdere achter elkaar gelegen aslijnen en waarbij één of meerdere aslijnen bestaan uit twee in elkaars verlengde gelegen enkele assen.





# op een remmenbank den

In de praktijk blijkt dat er meer technische constructies zijn die problemen kunnen opleveren bij het uitvoeren van een remproef op een rollenremtestbank. Bijvoorbeeld de BE-oplegger waarbij de assen zo kort op elkaar geplaatst zijn, dat de as niet voldoende in de rollen van de remmenbank komt te liggen. De as gaat dan als het ware zweven tussen de rollen van de remmenbank. Voor deze voertuigen zijn er drie mogelijkheden om een rembeproeving uit te voeren.

## 1. Aangepaste remmenbank

Het is mogelijk dat een APK erkenninghouder beschikt over een aangepaste rollenremmentestbank, zodanig dat een dergelijk voertuig normaal geremd kan worden. Dit heeft de voorkeur bij het APK-keuren van zo'n voertuig.

## 2. Rembeproeving op de weg

Gebruikmaken van een elektronische remvertragsmeter en de remproef uitvoeren op de weg. De elektronische remvertragsmeter dient hierbij altijd gebruikt te worden.

## 3. Demonteren van wielen

Als laatste is er de optie om de wielen te demonteren. Uitgangspunt van een APK-keuring is dat er niet gedemonteerd mag worden. Echter in deze situatie wordt

demonteren van de wielen niet als demontage gezien. Door de wielen van een as te demonteren, komt de andere as wel volledig in de rollen te liggen en kan er een as normaal geremd worden. Daarna volgt dezelfde procedure voor de tweede respectievelijk derde as. Dit heeft als voordeel dat er niet op de weg geremd hoeft te worden, en er een normale beoordeling van de remmen kan plaatsvinden. Een nadeel is echter wel dat er gedemonteerd moet worden wat veel tijd in beslag neemt.

Als een voertuig in de steekproef valt, mogen de wielen pas gedemonteerd worden als de steekproefcontroleur aanwezig is. Zijn de wielen bij aankomst van de steekproefcontroleur gedemonteerd, dan zal dit worden beoordeeld als sleutelen in quarantaine tijd.

In situatie 2 is het toegestaan om een remvertragsmeter in bruikleen te hebben van een collega-erkenninghouder. Let wel op dat u een geijkte remvertragsmeter gebruikt en dat deze met het bijbehorende certificaat tijdens de APK-keuring en eventuele steekproef aanwezig is in het bedrijf.

1

0

# Eisen spiegels bij APK 1

## Let op: breedte- en trottoirspiegel

De voorschriften voor spiegels bij de APK 1 zijn sinds 1 mei 2009 gewijzigd. Een aantal voorschriften, zoals van de gezichtsvelden, is de verantwoordelijkheid van de bestuurder zelf geworden doordat deze overgeheveld zijn naar de gebruikseisen. Deze worden niet tijdens de APK beoordeeld, maar door de politie bij gebruik van de bedrijfsauto voor het vervoer van goederen op de weg. Er zijn echter ook twee voorschriften gewijzigd die betrekking hebben op de aanwezigheid van de breedte- en trottoirspiegel.

- Sinds 1 mei 2009 moet een bedrijfsvoertuig voor het vervoer van goederen boven de 3,5 ton, indien het in gebruik is genomen na 1999, altijd voorzien zijn van een breedtespiegel en een trottoirspiegel.

- Tot 1 mei 2009 was een trottoirspiegel alleen verplicht voor voertuigen boven de 7,5 ton. Een breedtespiegel was voor de categorie tussen de 3,5 en 7,5 ton alleen verplicht indien de linker en de rechter buitenspiegel niet convex (bol) was. Het plaatsingsvoorschrift (boven de 2 meter) voor een trottoirspiegel is nog wel van toepassing.

*Let dus op bij bedrijfsauto's tussen de 3,5 en de 7,5 ton voor het vervoer van goederen op de breedte- en trottoirspiegel. Vaak zullen ze niet aanwezig zijn en zullen ze alsnog gemonteerd moeten worden.*



## Aanpassingen invulinstructies APK-rapport

Na de zomer zal het APK-rapport aangepast worden aan de nieuwe regelgeving die op 1 mei 2009 is ingegaan. Gelijk hiermee zal er een mogelijkheid komen om het rapport te printen op gewoon blanco, dus niet voorbedrukt, papier. De lijst met coderingen voor reparatie- en afkeerpunten zal eveneens aangepast worden.

Totdat het aangepaste APK-rapport er is, kan het melden van reparatie-, afkeur-, advies- en reparatieadviespunten in bepaalde gevallen problemen geven. Bijvoorbeeld omdat ze niet teruggevonden kunnen worden in de lijst, of dat het niet mogelijk is om ze te melden in het afmeldsysteem. Wat nu te doen?



## IN DEZE TABEL STAAT AANGEGEVEN HOE U MET DE DIVERSE ASPECTEN OM MOET GAAN TOTDAT HET NIEUWE APK-RAPPORT ER IS EN DE AFMELDSYSTEMEN AANGEPAST ZIJN.

ASPECT	ARTIKEL	CODE TECHNISCHE CONTROLEPUNTEN	APK-RAPPORT, IN DE KOLOM 'NADERE UITLEG REPARATIE- AFKEUR- EN/OF ADVIESPUNTEN'	AFMELDSCHERM
Airbags en gordelspanners	Regeling Erkenning en keuringseisen - art. 30	RAP 1	Een airbag en/of gordelspanner werkt zichtbaar niet naar behoren.	Omdat dit niet mogelijk is tot de aanpassing van de afmeldsystemen, hoeven de reparatieadviespunten niet digitaal gemeld te worden.
Overeenstemmen van het kentekenbewijs met het voertuig, raadpleegscherm, kentekenplaten	Keuringseisen - art. 5.*.1	003	Kenteken/ kentekenplaten. Eventueel een nader uitleg geven wat er precies aan de hand is.	Melden onder code 003
Accu aanhangwagen	Keuringseisen - art. 5.12.5	103	Bedrading van aanhangwagen. Eventueel aanvullen met de mededeling dat het de accu betreft.	Melden onder code 103
Brandstofsysteem	Keuringseisen - art. 5.*.9	301	Brandstofsysteem. Eventueel een nader uitleg geven welk brandstofsysteem het betreft.	Melden onder code 301
Stofkap LPG-vulaansluiting	Keuringseisen - art. 5.*.10	302	Gasinstallatie 5.*.10. Eventueel nader toelichten dat het om de stofkap gaat.	Melden onder code 302
Roestvorming wielen of velgen	Keuringseisen - art. 5.*.24	507	Wielen/velgen. Eventueel nader toelichten.	Melden onder code 507
Stabilisatoren personenauto of driewielig voertuig	Keuringseisen - art. 5.*.26	509	Stabilisatoren. Eventueel vermelden om welke as het gaat.	Melden onder code 509
Bandenspanning en draairichting banden	Keuringseisen - art. 5.*.27	601	Banden. Eventueel toelichten wat van toepassing is.	Melden onder code 601
Frontbeschermingsinrichtingen	Keuringseisen - art. 5.*.50	915	Stootbalk. Eventueel toelichten dat het om de bullbar gaat.	Melden onder code 915

# 1 Hoe zit dat?

2

## Vraag lambda-waarde

Mag de lambda-waarde bij een verhoogd toerental meer dan 1,03 bedragen?

### Antwoord

Dat mag in sommige gevallen. Er komen tegenwoordig steeds meer voertuigen die met hun emissiewaarde afwijken van standaardvoertuigen. Een van de voorbeelden zijn de voertuigen met een 'lean-burn'-motor. Deze voertuigen kunnen niet aan de standaard lambda-waarde van 0,97 tot 1,03 voldoen en bij een verhoogd toerental wordt een waarde gemeten van ver boven 1,03.

Wanneer een afwijkende waarde gemeten wordt is het belangrijk dat u in de APK-regelgeving de lijst met voertuigspecifieke gegevens raadpleegt en controleert of het voertuig aan die gegevens voldoet. Komt het voertuig hier niet in voor, maar kan aan de hand van documentatie van de fabrikant aangetoond worden dat het voertuig aan de juiste waarde voldoet, dan mag het voertuig worden goedgekeurd.

## Vraag remvertraging

Mag ik de remvertraging bepalen zonder gebruik te maken van een elektronische remvertragingmeter, terwijl ik ook niet in het bezit ben van een remmenbank?

### Antwoord

In beginsel moet voor het bepalen van de remvertraging altijd een geschikt meetmiddel gebruikt worden, zoals een remmenbank of een remvertragingmeter. We moeten hier wel onderscheid maken tussen APK 1 en APK 2. Bij de APK 2 is het toegestaan om de remvertraging te bepalen met behulp van een elektronische remvertragingmeter. Omdat APK 2 voertuigen meestal ruimschoots de vereiste vertraging halen is het gebruik van een remvertragingmeter niet altijd noodzakelijk. De RDW hanteert de volgende twee standpunten:

1. Bij het bepalen van de remvertraging (APK 2) wordt de remvertragingmeter alleen bij twijfel gebruikt. De remvertragingmeter moet wel altijd in het bedrijf aanwezig zijn en geijkt.
2. Is een remmenbank beschikbaar, dan moet deze altijd gebruikt worden.

## Vraag keuringseenheid

Mag een mobiele keuringseenheid keuringen verrichten bij een keuringsinstantie waarvan op dat moment de erkenning is ingetrokken?

### Antwoord

Nee. Sinds 1 mei 2009 is dat niet meer toegestaan. Dit staat beschreven in artikel 10 eisen keuringsruimte mobiele keuringseenheden van de Regeling Erkenning en keuringsbevoegdheid APK.



Met vragen over de inhoud van deze APK-keurmeester kunt u zich wenden tot de klantenservice van de RDW, **telefoon 0900 97 39** (op werkdagen van 8.00 - 17.00 uur)

Vragen over het afmeldsysteem stelt u aan uw communicatieprovider. Vragen over uw RDW-pincode aan de RDW Servicedesk ICT, **telefoon 0598 69 33 69**

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

## Colofon



Redactieadres

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

Fotografie **RDW, Menno Ridderhof, Annet Delfgaauw**,  
 Design **ping-pong Design**

Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Voor de precieze keuringseisen verwijzen wij u naar de Regelgeving APK.

APK-keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:

