

## Veranderingen in **4** de APK per 1 maart →

Test APK-kennis  
tussentijds bij  
IBKI.nl →

**2**

Op pad met  
steekproef-  
controleur  
Björn Weekhout →

**8**

Hefbrug en  
inspectieput  
(deel 2) →

**6**

Vraag  
uitgebouwde  
LPG →

**11**

Boete bij  
geen APK? →

**11**

Controle-  
lampje  
motor-  
management  
→

**12**

Op de foto: 'Echt mooi werk!' → **2** Toelatingsvoorwaarden intredetoets en APK-examen → **3**

Kentekenbewijs niet meer nodig → **4** Nieuw APK-keuringsrapport → **4**



## Op de foto: Jeroen Jansze

**'Echt mooi  
werk!'**

Hoewel Jeroen Jansze met zijn 22 jaar tot de jonge garde onder de APK-keurmeesters gerekend mag worden, is hij al wel zes jaar werkzaam bij Het Motorhuis in Leiden. 'Sinds ongeveer drie maanden ben ik nu keurmeester en ik vind het écht mooi werk. Ik meld eigenlijk best veel af, zo'n acht auto's per dag komt regelmatig voor. Ja, steekproefcontroles heb ik al genoeg gehad en die zijn allemaal prima verlopen!'

## IBKI helpt keurmeesters eigen kennis tussentijds te testen

**Om keurmeesters te helpen met de gewijzigde APK-regelgeving, heeft het IBKI op de website [www.ibki.nl](http://www.ibki.nl) een aantal naslagmogelijkheden en een tussentijdse kennistest geplaatst.**

Bij de tussentijdse kennistest zijn een aantal open vragen gesteld, aan de hand waarvan u zelf kunt nagaan of u al voldoende kennis heeft van de wijzigingen. U geeft antwoord op de gestelde open vragen met behulp van uw laatste APK-boek. U kan dan in het aparte bestand met antwoorden kijken of u het juist begrepen hebt.

### Waar kunt u deze hulpmiddelen vinden?

U gaat naar [www.ibki.nl](http://www.ibki.nl) > Vervolgens klikt u op 'Producten en Diensten' > Daar klikt u op 'Branche (APK, LPG en BKS)' > In de rechter kolom klikt u op 'APK' > Tot slot klikt u op 'APK Regelgeving / Wijzigingen'

U komt op een pagina met de volgende onderwerpen:

- Aanvulling APK-regelgeving ingangsdatum mei 2009
- Bijlage APK-keurmeester nummer 44
- APKkeurwijzer 2009
- Overzicht niet meer te controleren APK-punten en wijzigingen
- Waar moet ik zoeken in het APK-boek?
- Veranderingen in de APK 1 (interactieve RDW informatie module)
- Veranderingen in de APK 2 (interactieve RDW informatie module)

### Kennistest

In de rechter kolom klikt u op 'Tussentijdse kennistest'. Daar kunt u ook kiezen voor het antwoordenoverzicht.

## Toelatingsvoorwaarden intredetoets en APK-examen

**Om deel te mogen nemen aan de intredetoets en keurmeesterexamens, moet iedereen kunnen aantonen over voldoende theoretische kennis en praktijkervaring te beschikken.**

Afhankelijk van het diploma dat u heeft, kunt u zich rechtstreeks bij IBKI aanmelden of moet u eerst een verklaring voor toelating bij de RDW aanvragen. De praktijkervaring moet zijn opgedaan in het onderhouden en repareren van de groep voertuigen waarvoor u uiteindelijk keurmeester wilt worden. Met bewijsstukken, werkgeversverklaring, arbeids-overeenkomst, loonstroken en dergelijke moet worden aangetoond dat de praktijkervaring echt is opgedaan. Het klussen in vakanties en avonduren telt daarbij bijvoorbeeld niet mee.

### Praktijkervaring

Onder één jaar praktijkervaring wordt een periode van één jaar praktijkervaring begrepen, in een fulltime baan waarin gedurende 12 maanden met een werkweek van ten minste vier dagen gewerkt is.

### Intredetoets

De intredetoets is het examen voor deelnemers met een diploma op niveau 2 (autotechnicus) die willen aantonen kennis en inzicht op niveau 3 (eerste autotechnicus) te hebben.

Toelating tot het echte APK-keurmeesterexamen kan pas als een deelnemer aantoonst (middels een diploma) ten minste op niveau 3 te staan.



## Intredetoets lichte voertuigen

DIPLOMA/CERTIFICAAT OF ANDER DOCUMENT	AANTAL JAREN AAN TE TONEN RELEVANTE WERKERVARING
<b>Rechtstreeks aanmelden bij IBKI</b>	
•Diploma monteur	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
•Diploma autotechnicus	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
•Diploma bedrijfsautotechnicus	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
•Diploma BC van de IVA	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
•Diploma KMBO motorvoertuigen techniek	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
•EVC rapport van IBKI dat aangeeft niveau 2 personenauto's	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
<b>Eerst RDW-verklaring aanvragen</b>	
•Alle andere gelijkwaardige diploma's op niveau 2	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar

## Intredetoets zware (bedrijfs)voertuigen

DIPLOMA/CERTIFICAAT OF ANDER DOCUMENT	AANTAL JAREN AAN TE TONEN RELEVANTE WERKERVARING
<b>Rechtstreeks aanmelden bij IBKI</b>	
•Diploma monteur bedrijfsauto's	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
•Diploma bedrijfsautotechnicus	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
•Diploma BC van het IVA	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
•Diploma KMBO motorvoertuigen techniek (bedrijfsauto's)	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
•EVC rapport van IBKI dat aangeeft niveau 2 bedrijfsauto's	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
<b>Eerst RDW-verklaring aanvragen</b>	
•Alle andere gelijkwaardige diploma's op niveau 2	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar

## Intredetoets zware aanhangwagens

DIPLOMA/CERTIFICAAT OF ANDER DOCUMENT	AANTAL JAREN AAN TE TONEN RELEVANTE WERKERVARING
<b>Rechtstreeks aanmelden bij IBKI</b>	
•Alle documenten voor zware bedrijfsvoertuigen	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
<b>Eerst RDW-verklaring aanvragen</b>	
•Alle andere gelijkwaardige diploma's op niveau 2 bedrijfsauto's	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
•Geen diploma maar werkgeversverklaringen aanhangwagens	Ten minste 6 in laatste 10 jaar waarvan laatste 2 jaar aaneengesloten ervaring opgedaan in zware aanhangwagens

## APK-examen lichte voertuigen

DIPLOMA/CERTIFICAAT OF ANDER DOCUMENT	AANTAL JAREN AAN TE TONEN RELEVANTE WERKERVARING
<b>Rechtstreeks aanmelden bij IBKI</b>	
•Diploma eerste monteur	Ten minste 2 jaar in de laatste 6 jaar
•Diploma eerste autotechnicus	Ten minste 2 jaar in de laatste 6 jaar
•Nog geldig APK-keurmeesterdiploma/ bevoegdheidspas zwaar	Niet nodig
•Certificaat IBKI intredetoets lichte voertuigen	Al aangetoond bij aanmelden intredetoets
•EVC rapport van IBKI dat aangeeft niveau 3 personenauto's	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
<b>Eerst RDW-verklaring aanvragen</b>	
•Diploma HTS resp. MTS autotechniek	Ten minste 2 jaar in de laatste 6 jaar
•Diploma commercieel bedrijfsleider/ondernemer kleinbedrijf, niveau 4 diff. personenauto of bedrijfsautotechniek	Ten minste 2 jaar in de laatste 6 jaar
•Diploma HTS resp. MTS werktuigbouw	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
•Diploma A of B van het IVA	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
•Diploma MBT middelbaar bedrijfstechnicus	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
•Verlopen diploma of bevoegdheidspas keurmeester licht of zwaar	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
•Buitenlands diploma ten minste gelijkwaardig	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar

## APK-examen zware (bedrijfs)voertuigen

DIPLOMA/CERTIFICAAT OF ANDER DOCUMENT	AANTAL JAREN AAN TE TONEN RELEVANTE WERKERVARING
<b>Rechtstreeks aanmelden bij IBKI</b>	
•Diploma eerste monteur bedrijfsauto's	Ten minste 2 jaar in de laatste 6 jaar
•Diploma eerste bedrijfsautotechnicus	Ten minste 2 jaar in de laatste 6 jaar
•Certificaat IBKI intredetoets zware voertuigen	Al aangetoond bij aanmelden intredetoets
•EVC rapport van IBKI dat aangeeft niveau 3 bedrijfsauto's	Ten minste 4 jaar in de laatste 6 jaar
<b>Eerst RDW-verklaring aanvragen</b>	
•Diploma HTS resp. MTS autotechniek	Ten minste 2 jaar in de laatste 10 jaar
•Diploma commercieel bedrijfsleider/ondernemer kleinbedrijf, niveau 4 diff. bedrijfsautotechniek	Ten minste 2 jaar in de laatste 10 jaar
•Diploma HTS resp. MTS werktuigbouw	Ten minste 4 jaar in de laatste 10 jaar
•Diploma A of B van het IVA	Ten minste 4 jaar in de laatste 10 jaar
•Diploma MBT middelbaar bedrijfstechnicus	Ten minste 4 jaar in de laatste 10 jaar
•Verlopen diploma of bevoegdheidspas keurmeester zwaar	Ten minste 4 jaar in de laatste 10 jaar
•Buitenlands diploma ten minste gelijkwaardig	Ten minste 4 jaar in de laatste 10 jaar

## 4

# Veranderingen per 1 maart 2010

De aanvulling van de APK-regelgeving valt medio februari 2010 op de mat. Deze regelgeving gaat in op 1 maart 2010. De belangrijkste wijzigingen zijn het ontkoppelen van het kentekenbewijs, het vernieuwde APK-keuringsrapport en de mogelijkheid om een vervangend keuringsbewijs op wit, blanco papier te printen.



## Kentekenbewijs niet meer nodig

Vanaf 1 maart 2010 wordt het kentekenbewijs niet meer gebruikt tijdens de APK-keuring, het zogeheten 'ontkoppelen van het kentekenbewijs'. Voor de controle van de voertuiggegevens en de controle van de APK-eisen gebruikt u het basisregister Voertuigen (kentekenregister) van de RDW. Dit scherm wordt ook wel het zogenaamde RV-scherm (raadplegen voertuiggegevens) genoemd. Het kentekenregister raadpleegt u via uw provider.

Hierdoor vervallen de controles van het kentekenbewijs, zoals:

- De complete controle van de geldigheid van het kentekenbewijs
- De overeenstemming van het kentekenbewijs met het voertuig
- De overeenstemming van het kentekenbewijs met het kentekenregister

U moet uiteraard wel nog steeds de gegevens uit het kentekenregister met het voertuig controleren. Het kentekenregister is leidend en wordt op dit moment aangevuld met de gegevens die noodzakelijk zijn voor de APK-keuring.

## Nieuw APK-keuringsrapport

Vanaf 1 maart 2010 moet u gebruik maken van het vernieuwde APK-keuringsrapport. De belangrijkste wijzigingen:

- De codes van de technische controlepunten zijn compleet vernieuwd
- Adviespunten en het reparatieadviespunt mogen alleen aangekruist worden
- Het printen van een vervangend keuringsbewijs door een APK-erkenninghouder
- Mogelijkheid tot printen van het APK-keuringsrapport op wit, blanco papier

Tot aan 1 maart 2010 blijft u echter nog gebruikmaken van het huidige APK-formulier.

De codes van de reparatie- en afkeurpunten zijn volledig vervangen door nieuwe codes en staan niet meer op de achterzijde van het APK-keuringsrapport. Het overzicht van de codes en omschrijvingen van de reparatie- en afkeurpunten staat in het hoofdstuk 'Invulinstructie' van het APK-boek.

Op het APK-keuringsrapport worden de adviespunten en het reparatiepunt alleen nog maar aangekruist. De toelichting met betrekking tot de adviespunten en het reparatieadviespunt wordt dus niet meer beschreven onder 'nadere uitleg reparatie- of afkeurpunten'. Dit heeft te maken met de mogelijkheid om een vervangend keuringsbewijs te printen, waarbij met de hand geschreven tekst niet overgenomen kan worden. Bij een goedkeurmelding moeten de adviespunten en het reparatieadviespunt aangegeven worden in het afmeldscherm, ook bij een afkeurmelding is dat mogelijk gemaakt.

## Vervangend keuringsbewijs

Een APK-erkenninghouder kan alleen een vervangend keuringsbewijs uitdraaien als het voertuig door zijn erkenning is afgemeld. U kunt het vervangend keuringsbewijs herkennen aan de volgende tekst: 'Dit is een automatisch gegenereerd document' op de plaats van de 'handtekening keurmeester'. De keurmeester ondertekent het vervangend keuringsbewijs niet. Ook staat op het vervangend keuringsbewijs een aanmaakdatum, deze wijkt af van de datum van afgifte rapport. Een vervangend keuringsbewijs moet altijd geprint worden op wit, blanco A4-papier.


## Op wit, blanco papier

Het is ook mogelijk om het APK-keuringsrapport op wit, blanco papier af te drukken. Alle benodigde gegevens worden automatisch geprint. De APK-keurmeester hoeft het document alleen nog maar te ondertekenen. Er zijn ook geen doorslagen meer die bewaard moeten worden.

Het blijft nog steeds mogelijk om een handgeschreven APK-keuringsrapport te gebruiken. U moet hiervan wel de gele doorslag bewaren. De vernieuwde APK-keuringsrapporten kunnen via de standaardprocedure besteld worden.

# n in de APK,

# 010

**Keuringsrapport**  **RDW**

**Gegevens voertuig en resultaat keuring**

Kenteken \_\_\_\_\_ Keuringsbewijs is geldig tot \_\_\_\_\_  
 Identificatienummer \_\_\_\_\_

Kilometerstand \_\_\_\_\_ Code \_\_\_\_\_ Nadere uitleg reparatie- of afkeerpunt \_\_\_\_\_

Resultaat keuring  Goedgekeurd  
 Goedgekeurd na reparatie, zie reparatiepunten  
 Afgekeurd, zie afkeerpunten

Datum afgifte rapport \_\_\_\_\_

**Mededeling RDW na afmelding**

Tijdstip afmelding \_\_\_\_\_  
 Transactiecode \_\_\_\_\_

Steekproef  Ja <sup>2</sup>  Nee  
 Einde wachttijd t.v.m. steekproef \_\_\_\_\_

**Binnenkort te verwachten gebreken (adviespunten) en/of reparatieadviespunt**

code ac1  Er is een band aanwezig met een profieldiepte van 1,6 t/m 2,5 mm (alleen voor APK 2)  
 code ac2  Er is een schokdemper aanwezig die lekkage vertoont  
 code ac3  Er is een roetschade aanwezig (grootte van 1,5 t/m 2,0 E of meer dan 15% dikteafname)  
 code ac4  Er is een staar- of fusekogel aanwezig met een slijtagespeling kleiner of gelijk aan 1,0 mm  
 code ac5  Zichtbare mechanische delen van het remstelsel vertonen verregaande slijtage  
 code ra1  Het airbag- en/of gordelspanstelsel functioneert niet naar behoren

**Dit rapport is afgegeven door**

Naam keuringsinstansie \_\_\_\_\_  
 Adres \_\_\_\_\_  
 Postcode en plaats \_\_\_\_\_ In te vallen door de RDW  
 Keuringsinstansie-nummer \_\_\_\_\_  
 Naam keurmeester \_\_\_\_\_ Steekproef of herkeuring na afkeur uitgevoerd door \_\_\_\_\_

Pasnummer \_\_\_\_\_  
 Handtekening keurmeester (naams de erkenninghouder) \_\_\_\_\_

**Aanvrager verzoekt herkeuring na afkeuring (art. 90 WVV 94)**  
 De aanvrager verzoekt door middel van het plaatsen van zijn of haar handtekening een herkeuring door de RDW, tegen betaling van het daarvoor vastgestelde tarief. In de staat waarin het voertuig zich tijdens de eerste keuring bevond, mag geen verandering worden aangebracht. Het voertuig moet in de keuringplaats ter beschikking blijven totdat de RDW functionaris is gearriveerd.

Naam \_\_\_\_\_  
 Handtekening aanvrager \_\_\_\_\_  
 Datum en tijdstip \_\_\_\_\_

**Resultaat**

Goedgekeuring  Terecht  
 Terecht na herstel  
 Onterecht, goedkeuring vervalt

Adviespunten en/of reparatieadviespunt  Terecht  
 Onterecht/onvolledig, code \_\_\_\_\_

Afkeerpunten  Terecht  
 Onterecht, code \_\_\_\_\_

Handtekening RDW functionaris \_\_\_\_\_

1 Uitsluitend invullen indien het voertuig is goedgekeurd.  
 2 Indien een steekproef wordt toegekend, moet het voertuig in ieder geval tot het einde van de wachttijd en de duur van de steekproef in de keuringplaats ter beschikking blijven. Aan de steekproef moet alle medewerking worden verleend.

Indien u, als voertuigeigenaar, het niet eens bent met de goedkeuring van het voertuig dan kunt u, tot 1 jaar na datum afgifte van dit keuringsbewijs, schriftelijk en tegen betaling van het daarvoor vastgestelde tarief bij de RDW een verzoek tot herkeuring indienen. Het voertuig moet op een door de RDW bepaalde plaats ter beschikking worden gesteld ten behoeve van het deskundigenonderzoek (art. 91 WVV 94).

Certificate of periodic technical inspection performed pursuant to the Road Traffic Act 1994.  
 The test is a technical inspection which conforms with the provisions of Council Directive 2009/40/EC of 6 May 2009 on the approximation of the laws of the Member States relating to roadworthiness tests for motor vehicles and trailers.

2 E 0701h

Het nieuwe APK-keuringsrapport

## ENKELE TECHNISCHE WIJZIGINGEN

- **Montage van de band moet overeenkomen met de door de bandenfabrikant aangebrachte markering op de band die de draairichting of de binnenkant/buitenkant aangeeft.**  
Keuringseisen artikel: 5.\*.27
- **Wijze van keuren. De remwerking van een elektrisch bediende parkeerrem mag worden gecontroleerd door de wielen te laten blokkeren terwijl deze vrij van de grond of hefinrichting bevinden.**  
Keuringseisen artikel 5.2/3.39
- **Het toestaan van meer achteruitrijlichten.**  
Keuringseisen artikel 5.\*.57
- **De zijmarkeringslichten mogen synchroon met de richtingaanwijzers aan dezelfde kant knipperen. Het voertuig mag zijn voorzien van waarschuwingsknipperlichten en remlichten ten behoeve van het noodstop-signaal die knipperen.**  
Keuringseisen, artikel 5.\*.64

## Vervallen

- **Mistvoorlichten moeten goed werken en mogen voor zover het lichtdoorlatend gedeelte betreft, ten hoogste 25% zijn afgeschermd.**  
Keuringseisen, artikel 5.\*.59a, lid 4



# Hefbrug en insp

**In de afgelopen uitgave van APK-keurmeester is er al de nodige aandacht besteed aan de eisen rond hefinrichtingen. In deze tweede aflevering gaan we verder op de details in en kijken we ook naar de eisen rond de inspectieput.**

Het komt voor dat een steekproefcontroleur niet tot keuren overgaat, omdat het voertuig maar net op de hefbrug past. Daardoor staat het voertuig met de achterwielen op de achterste afrijdbeveiliging van de hefbrug, waardoor de beveiliging niet werkt. In een enkel geval komt het voor dat het voertuig zo lang is, dat de afrijdbeveiliging verwijderd is en het wiel van het voertuig op het randje van de rijbaan staat. De erkenninghouder mag op deze manier het voertuig dus ook niet keuren.

Bovenstaande situaties zijn volgens de RDW niet verantwoord en de steekproefcontroleur zal de steekproef dan ook niet uitvoeren, wat tot een sanctie kan leiden. Het is in ieders belang dat de afrijdbeveiliging altijd correct werkt.

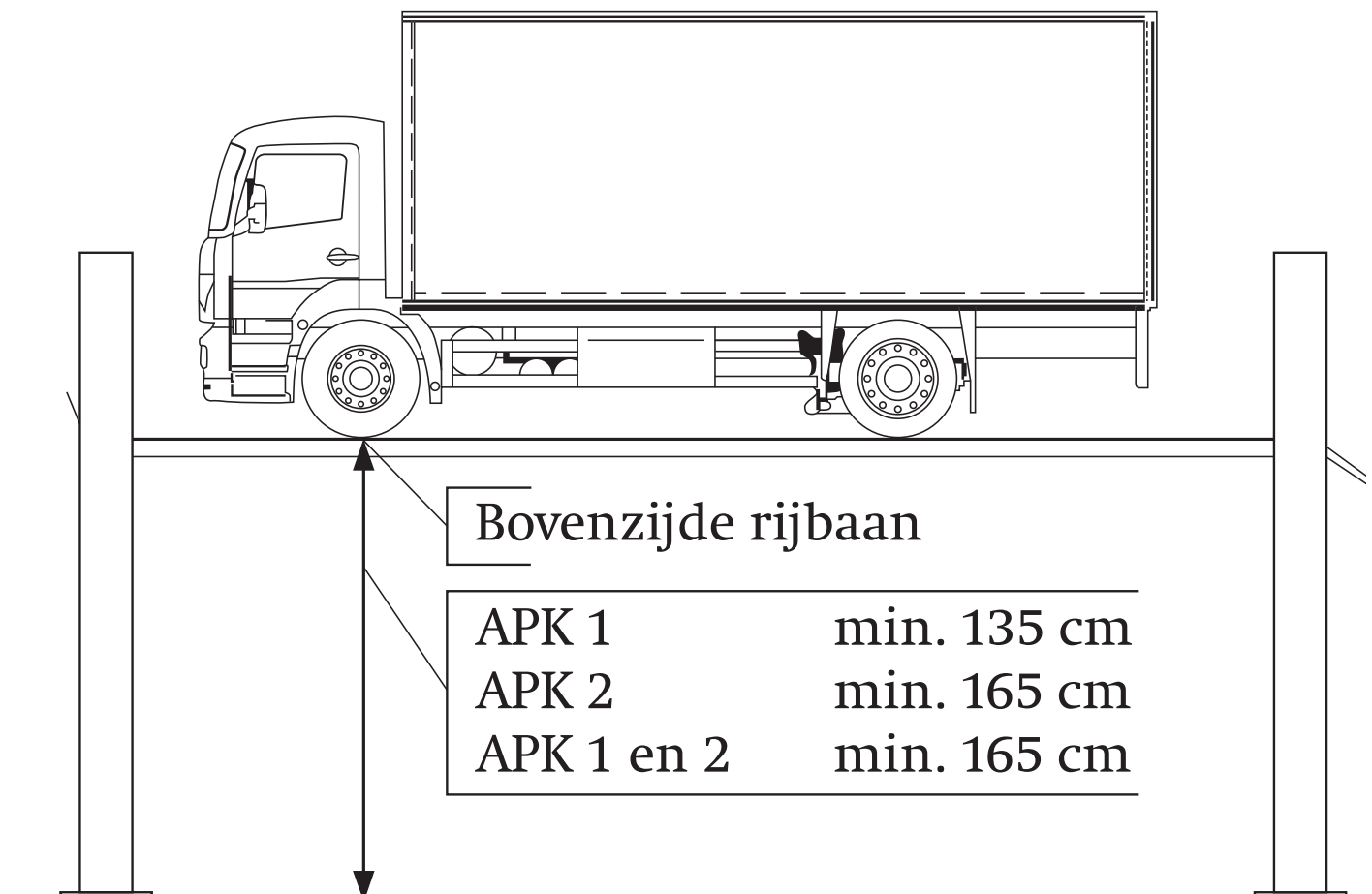
## Minimale hefhoogte op herhaling

In de vorige APK-keurmeester werd in een afbeelding de minimale hefhoogte van een hefinrichting aangegeven. De afbeelding riep echter toch nog vragen op. Voor alle duidelijkheid: De minimale hefhoogte wordt gemeten vanaf de werkvloer tot de bovenzijde van de rijbaan

## Inspectieput

Naast het gebruik van hefinrichtingen zijn er ook erkenninghouders die de voertuigen keuren op een inspectieput. Veel APK-erkenninghouders hebben de beschikking over een inspectieput, al dan niet in combinatie met een hefinrichting.

Niet alleen de eisen voor de hefinrichting zijn gewijzigd, ook voor de inspectieputten gaan per 1 januari 2010 andere eisen gelden.



# ectieput

Vanaf 1 januari 2010 moeten *inspectieputten* over de volgende minimale diepte beschikken:

APK 1:	1,35 meter
APK 2:	1,55 meter
APK 1 en 2 gecombineerd:	1,55 meter

De inspectieput zelf moet ook aan een aantal eisen voldoen. Zo moet de inspectieput voorzien zijn van een afzuiginstallatie en over voldoende verlichting beschikken.

Voor APK 1-inspectieputten geldt dat van de twee in- of uitgangen er tijdens de keuring ten minste één in- of uitgang vrij is. Dit is afwijkend ten opzichte van de eis voor de APK 2-inspectieputten. Aan een putlift worden vooraansnog geen eisen gesteld, wat niet wegneemt dat deze uiteraard wel in een deugdelijke staat moet verkeren.

## Keurmerk

In de vorige uitgave is per abuis het Autec-VLT keurmerk niet afgebeeld. Hieronder ziet u de drie keurmerken die door de RDW geaccepteerd worden. Op dit moment lopen er bij de RDW nog enkele aanvragen van bedrijven die ook hefbruggen willen certificeren. Voor de meest actuele stand van zaken verwijzen wij u naar de website [www.rdw.nl](http://www.rdw.nl).

## Resultaten

Zowel RAI, Autec-VLT als Stokvis zijn al enige tijd bezig met het keuren van hefbruggen. Uit de tot nu toe beoordeelde hefbruggen blijkt dat ongeveer 3,5% van de hefbruggen in eerste instantie wordt afgekeurd en reparatie noodzakelijk is. De meest voorkomende afkeerpunten zijn hierbij:

- Beveiliging is defect
- Vergrendeling van de hefbrug werkt niet
- Staalkabels zijn aan het einde van de maximaal toegestane rek, of vertonen beschadigingen
- Verlichting is ondeugdelijk

Per 1 januari 2010 moeten alle hefinrichtingen die gebruikt worden tijdens werkzaamheden van RDW-medewerkers voorzien zijn van een geldig keurmerk. Wij adviseren erkenninghouders om alsnog actie te ondernemen als de bruggen nog niet gekeurd zijn.



Afrijdbeveiliging



# ‘Verlichting soms een valkuil!’

Steekproefcontroleur en APK-beleidsmedewerker  
Björn Weekhout



## De juiste controle van de verlichting bij de APK kan soms voor onverwachte verrassingen zorgen. Steekproefcontroleur Björn Weekhout komt ze geregeld tegen en vertelt hoe je deze valkuilen kunt vermijden.

Inmiddels is Björn (32) al weer vijf jaar steekproefcontroleur. Na zijn MTS en vervolgens HTS-opleiding Autotechniek werkte hij anderhalf jaar bij de RDW voor een automatiseringsproject. Daarna vertrok hij naar het bedrijfsleven, om na een kleine twee jaar weer bij de RDW terug te komen. 'Ik ben nu voor 50 procent werkzaam als APK-beleidsmedewerker en voor de andere helft als technisch medewerker. Voor de laatste functie dan weer deels als steekproefcontroleur voor het keuringsstation Almelo, waar ik iedere dag in de praktijk met de APK bezig ben.'

### Bijblijven

Juist nu de dagen korter worden en de weersomstandigheden vaak slecht zijn, is een goede verlichting letterlijk van levensbelang. Bij de APK vormt de controle van de verlichting uiteraard een vast onderdeel, maar de regels veranderen met enige regelmaat. Björn: 'Bijblijven en op de hoogte blijven van alle wijzigingen is een eerste noodzaak. Wanneer je de actuele regelgeving rond de APK goed kent, voorkom je onnodige discussies over de uitvoering en beoordeling.'

Een goed voorbeeld daarvan is het beoordelen van verblindende verlichting. 'Regelmatig zijn keurmeesters er niet van op de hoogte dat alleen het dimlicht indirect getoetst wordt op verblinding. Dit controleer je bij de afstelling van het dimlicht. Je mag in mistlampen aan de voorkant van de auto xenon ofwel gasontladinglampen gebruiken. Maar zelfs wanneer mistlampen bijvoorbeeld verblindend licht uitstralen, is dit geen controlepunt voor de APK en dus ook geen afkeur. Het is natuurlijk wel een goed idee om de klant van deze slecht afgestelde mistlampen op de hoogte te brengen, omdat goed afgestelde mistlampen nu eenmaal veel effectiever zijn. Ook de werking van de dashboardverlichting is geen controlepunt meer.'

'Het komt regelmatig voor dat er bij de verlichting aan de achterkant sprake is van een massaprobleem. Door de verlichting te controleren met alle verlichting aan, zie je al snel storingen, zoals traag, zwak brandende richtingaanwijzers of remlichten die niet goed functioneren. Dus altijd richtingaanwijzers en remlichten controleren met alle verlichting uit én aan.'

### Hoogteverstelling

Actueel is het controlepunt van de hoogteverstelling van de koplampen. Björn lacht: 'Dat is inderdaad een regelmatig terugkerende misser. Er is ook in dit blad al voldoende over geschreven, maar wat merkwaardig genoeg nog een beetje onderbelicht blijft, is de handmatige verstelling van de koplampen. Je kent het wel, zo'n systeem waarbij je door het overzetten van een hendel bij de koplamp zelf, de hoogte daarvan kan verstellen. Ook dat systeem moet goed werken,



Met een zaklamp is de goede werking van de rode retroreflector te controleren.



Na verloop van tijd kan de lak/coating van het lampje barsten en zal de (zij)richtingaanwijzer te veel wit licht uitstralen in plaats van de voorgeschreven ambergele kleur.



Voertuigen met datum eerste toelating van na 31 december 2006 die zijn voorzien van gasontladinglichtbronnen moeten onder meer gecontroleerd worden op een goedwerkende koplampreinigingsinstallatie.

1

mits het op een eenvoudige manier te verstellen en controleren is.'

0

'Wat ik ook nog al eens tegenkom, onderweg maar ook tijdens de steekproef, zijn verkeerd gemonteerde lampen. Wanneer de eigenaar bijvoorbeeld eigenhandig een lampje heeft verwisseld, wil die nog wel eens omgekeerd in de fitting gewurmd zijn. Je kunt je voorstellen dat er dan van het lichtbeeld niet veel meer over is. Maar dat is met de koplamptester eenvoudig vast te stellen. Toch wordt zo'n verkeerd om gemonteerde lamp nog wel eens gemist.'

Ook een veel voorkomend verschijnsel zijn de verlichte reclameborden die je op trucks ziet. Björn daarover:

'Je bedoelt verlichte transparanten? Zo heten die dingen nu eenmaal! De regelgeving is daarover simpel: zolang ze niet breder of langer zijn dan het voertuig en afzonderlijk geschakeld zijn, zijn ze toegestaan.'

### Vreemde eend

Een zeker voor keurmeester afwijkend voertuig zijn de zogenaamde 'HAP-auto's'. Dat zijn de auto's die voor huisartsenposten ingezet worden. Met hun opvallende combinatie van blauwe zwaailichten, blauwe kentekenplaten en reflecterende stickers zijn ze echt een vreemde eend in de bijt. Toch valt het hier ook weer alleszins mee. 'Ze zien er nogal indrukwekkend uit,' beaamt Björn. 'Maar op papier zijn het gewoon taxi's, vandaar ook de blauwe kentekenplaten. Daarom moeten ze vanaf het eerste jaar, ieder jaar gekeurd worden. Al die extra verlichting ziet er imposant uit, maar is voor dit soort voertuigen wel toegestaan op basis van artikel 5.\*.64 en 5.\*.65. Eigenlijk niets moeilijks aan dus!'

### Nieuw gezicht

Met ingang van oktober van dit jaar is Björn overigens de redactie van dit magazine komen versterken. 'Daar heb ik echt veel zin in. Ik hoop dat mijn inbreng met dagelijkse praktijkervaring als steekproefcontroleur en de opgedane kennis als beleidsmedewerker een waardevolle aanvulling zal zijn voor de APK-keurmeester.'



Een HAP-auto komt best indrukwekkend over!



Verblindend licht, met daardoor ook onjuist lichtbeeld, door verkeerd gemonteerde lamp.



Wordt vaak vergeten bij voertuigen van voor 1998: mistlicht achter is dan niet verplicht, maar als het aanwezig is moet het wél voldoen aan bepaalde eisen en dus onder meer de plaatsing in het midden of links van het midden.

# Hoe zit dat?

1

1

## Vraag uitgebreuwde LPG

Tijdens de APK-keuring constateer ik dat de auto op LPG heeft gereden. Waar moet ik nu precies op letten?



### Antwoord

In artikel 2 van de Aanvullende Permanente Eisen staat beschreven welke delen van de LPG-installatie verwijderd dienen te zijn wanneer de auto niet meer op LPG rijdt:

- De verdamper/drukregelaar en/of een ander brandstof-doseringssysteem. Als het om een luchtgekoelde motor gaat, dan hoeft een eventuele uitlaatstift niet verwijderd te worden
- De LPG-tank
- De gasafsluiter
- Het gasmengstuk
- De inspuitstukken, tenzij deze definitief zijn afgeplugd
- De inspuitstukadapter, tenzij deze definitief is afgeplugd
- De buitenvulklep, tenzij deze definitief is afgeplugd
- De hogedrukleiding, met uitzondering van het gedeelte dat rechtstreeks vast tegen de onderzijde van het voertuig is bevestigd

U moet dus beoordelen of deze LPG-onderdelen verwijderd zijn, maar u moet ook beoordelen of bepaalde onderdelen die niet verwijderd zijn, wél definitief afgeplugd zijn. Vooral de buitenvulklep vraagt daarbij om speciale aandacht. Er vinden namelijk regelmatig ongelukken plaats met voertuigen waarbij de buitenvulklep niet definitief is afgeplugd. Het is dan namelijk nog steeds mogelijk om een vulpistool aan te sluiten. Het gevaar is dan dat iemand toch LPG gaat tanken en daardoor bijvoorbeeld de kofferruimte vult met LPG. Het is daarom verplicht dat de buitenvuller zodanig definitief wordt afgeplugd dat er geen LPG meer in kan stromen.

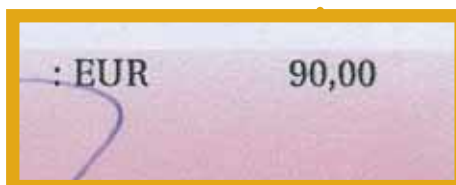
Naast het verwijderen van de genoemde onderdelen, dient de op het kentekenbewijs vermelde brandstofcode een 'B' te zijn. Om de brandstofcode gewijzigd te krijgen van een G in een B moet de klant sinds 1 mei 2009 de auto laten keuren bij de RDW. Tijdens de keuring zal de technisch medewerker van de RDW erop letten dat alle LPG-onderdelen verwijderd zijn, dan wel definitief zijn afgeplugd. Overigens geldt bovenstaande ook voor CNG-systemen.

## Vraag boete bij geen APK

Onlangs vroeg een klant mij wat de financiële gevolgen zijn wanneer hij zonder geldige APK zou blijven rondrijden met zijn auto. Hoe groot is de kans om betrapt te worden en wat is de hoogte van de boete?

### Antwoord

Vroeger vond de controle op een verlopen APK steekproefsgewijs plaats. Zo kon het gebeuren dat voertuigen met een verlopen APK jarenlang als zodanig in het kentekenregister stonden, maar dat daarop geen actie werd ondernomen. In opdracht van het Openbaar Ministerie is de RDW enkele jaren terug begonnen om de controle op de geldigheid van de APK naar 100% te verhogen. Dat betekent dat alle voertuigen met een verlopen APK automatisch een boete krijgen. Wanneer bij een registercontrole door de RDW is vastgesteld dat er geen geldig APK-rapport voor een personenauto is afgegeven, wordt vervolgens door het CJIB (Centraal Justitiepaleis Bureau) een beschikking aangeboden van 90 euro.



1

# Hoe zit dat?

2

## Vraag controlelampje (MIL)

Bij de keuring blijkt dat het controlelampje van het motormanagement brandt. De viergasmeting en de stationaire meting zijn echter binnen de normen en dus goed. Mag ik de auto dan wel goedkeuren?

### Antwoord

Ja, u mag de auto goedkeuren in deze situatie. Op het controlelampje van het motormanagement hoeft u niet te letten. Alleen de uitstoot van een benzinemotor bij stationair en bij verhoogd toerental wordt getoetst bij een APK-keuring. Bij een diesel wordt alleen de roetuitstoot beoordeeld.

Op dit moment moet u alleen de controlelampjes van het ABS-systeem en de airbag/gordelspanners controleren. Het laatste systeem wordt ook wel SRS ('Supplemental Restraint System') genoemd.

Binnen Europa worden deze controlelampjes ook wel MIL ('Malfunction Indicator Lamp') genoemd. Er zijn voorstellen in Brussel dat we in de toekomst wel op diverse MIL's moeten letten. Het is dus goed mogelijk dat u in de toekomst wel een auto moet afkeuren met een brandende MIL van het motormanagement, maar nu is dat dus niet het geval.



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](http://www.rdw.nl)

Fotografie **RDW, Annet Delfgaauw,**  
**Wout Meppelink (Target Press)**  
 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:

