



APK keurmeester

Dit is een uitgave van de RDW

Nummer 49 → juni 2010

“Keuren vind ik echt mooi om te doen” → **2**

APK bevoegdheidsverlenging lichte voertuigen vernieuwd → **2**

De gewijzigde apk-regelgeving in de praktijk → **4**

Aanduiding banden → **7**

Juiste aslasten berekenen → **8**

Deuren en de APK → **10**

Modulaire aanhangwagens → **12**

Op de foto: keurmeester Jeroen van der Kreeft → **2** Roetmeting → **7**

Emissiebestrijdingssysteem uitzondering → **7** Mislichten voorzien → **11**



Op de foto: Jeroen van der Kreeft

“Keuren vind ik echt mooi om te doen”

Jeroen van der Kreeft (28) is sinds vijf jaar APK2 keurmeester en werkt nu al weer zo'n vier jaar bij Chrysler-Jeep Kien in Velp.

“Je stuurt de klanten voor één of twee jaar weer de weg op met een auto die veilig en schoon is. En daar gaat het toch uiteindelijk bij de APK om”.

Digitale meetmiddelen- registratie (RME)

Er wordt momenteel gewerkt aan een mogelijkheid om de papieren keuringscertificaten voor APK-meetmiddelen te laten vervallen.

De onderzoeksgerechtigden kunnen in plaats daarvan de gegevens van door hun verkochte en gekeurde meetmiddelen in het RME-register melden. Dit Register Meetmiddelen gaat alle meetmiddelen van erkenninghouders vastleggen.

Vanaf 1 juli a.s. kan iedere APK-erkenninghouder zijn geregistreerde meetmiddelen raadplegen op www.rdw.nl, doorklikken naar Digitale Diensten. Daar kiezen Voor zakelijke klanten en vervolgens naar Registratie Meetmiddelen.

Hierbij moet wel opgemerkt worden dat nog niet alle meetmiddelen opgevoerd zijn en het dus voor kan komen dat een meetmiddel ontbreekt in het overzicht van de keuringsinstantie.

Over de vorderingen, onder andere het vullen van het Register Meetmiddelen, zult u te zijner tijd nadere informatie ontvangen.

APK bevoegdheids- verlenging lichte voertuigen vernieuwd

Veel gestelde vragen en de antwoorden

Afgelopen maart is het IBKI examen “APK bevoegdheidsverlenging lichte voertuigen” ingrijpend gemoderniseerd. Voortaan wordt bij het examen gewerkt met ‘smartcards’ en ‘thin clients’. Wat kunt u als deelnemer hiervan verwachten?

Een smartcard is een soort bankpasje met een chip erop. Iedere deelnemer krijgt zijn eigen pasje aan het begin van het examen. Na afloop wordt het pasje weer ingeleverd. Voor iedere deelnemer is vooraf een uniek examen aangemaakt op de centrale computer.

Een ‘thin client’ is een eenvoudige computer die is verbonden met de centrale computer waarop de examen-vragenbank staat. De vragen en ook de gegeven antwoorden worden via deze thin client direct op de centrale computer opgeslagen. Omdat een goede voorbereiding bij alle examens belangrijk is, nemen we hier de werking en de procedures kort door:



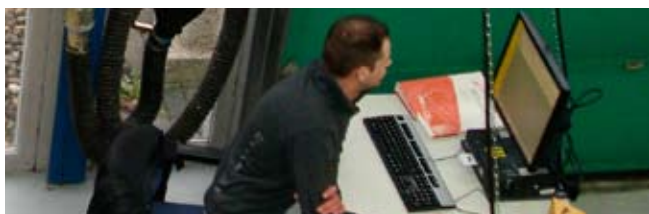
Werkwijze gebruik smartcard/pasje:



U steekt het pasje in de kaartlezer. De centrale computer herkent u als de deelnemer. Uw vraag of vragen worden dan geladen en op het beeldscherm getoond. U beantwoordt de vraag/vragen door antwoord A of B op het beeldscherm aan te klikken



1. Als u de gestelde vragen hebt beantwoord, haalt u het pasje uit de kaartlezer. Die werkplek wordt dan afgesloten.



2. Vervolgens gaat u naar de volgende werkplek en steekt het pasje in de kaartlezer van die werkplek.



3. Zo loopt u alle werkplekken in de praktijkhal één voor één af. Het wisselen gebeurt net als nu op een signaal van de begeleider.



4. U gebruikt dit pasje ook in het theorielokaal om uw examen op een van de aanwezige computers te starten. Dit geldt voorlopig alléén in Nieuwegein.



Vragen & antwoorden

Hoe zie ik nu dat ik mijn examenvragen beantwoord?

U ziet onderaan het beeldscherm op elke werkplek steeds uw naam staan. Zo weet u dat het systeem de antwoorden die u geeft ook registreert bij uw examen. Hierdoor bent u er zeker van dat de uitslag die u na afloop krijgt ook de uitslag is op grond van uw antwoorden.

Kan ik een antwoord bij een verkeerde vraag zetten?

Nee. Het is een heel simpel systeem, waarbij het niet meer kan voorkomen dat u een antwoord bij een verkeerde vraag plaatst. U ziet op het beeldscherm namelijk de vraag en de keuze antwoorden daarbij.

Krijgt iedereen hetzelfde examen in een examengroep?

Nee. Iedereen krijgt nu zijn eigen unieke examen.

Is er terugkoppeling mogelijk van de in de praktijk beantwoorde vragen?

Ja. Wij zullen nu ook op hoofdlijnen een terugkoppeling geven van de vragen uit de praktijk. De bekende mogelijkheid dat u zelf tijdens de toets kunt zien of u de vragen in het theorielokaal juist hebt beantwoord, blijft bestaan.

Wanneer gaat dit nieuwe systeem in?

De pilot is eind maart 2010 in Nieuwegein van start gegaan. Als het in Nieuwegein in de praktijk goed werkt, wordt het in de loop van 2010 ook in alle overige regio's ingezet.

Kan ik het APK boek nog als naslag gebruiken bij het examen?

U kunt ook bij het nieuwe systeem op elke werkplek op het beeldscherm de APK regelgeving digitaal raadplegen. We laten de APK boeken wel op elke werkplek liggen omdat blijkt dat het merendeel toch nog liever het boek als naslag gebruikt.

Verandert er iets aan de omvang van het examen en de beoordeling?

Nee. Aan de beschikbare tijd en omvang van het examen verandert er verder niets. Ook houden we de beoordelingsnorm nog hetzelfde.

4

DE GEWIJZIGDE APK-REGELGEVING IN DE PRAKTIJK



Hoe zijn de eerste ervaringen met de nieuwe regels?

Op 1 maart van dit jaar is de APK-regelgeving op verschillende punten veranderd. Daarmee speelt ze in op de wensen van de politiek op het gebied van vermindering van de administratieve lasten voor burgers. Het is bijvoorbeeld niet meer nodig om het kentekenbewijs bij het voertuig aanwezig te hebben tijdens de APK-keuring. Het APK-rapport mag voortaan met een gewone printer op blanco papier uitgedraaid worden en het keuringsrapport zelf is ook veranderd. Hoe wordt dit in de praktijk ervaren?

Interview

5



Wim Donkervoort Kwaliteitsmanager Stern Auto



Henk Bussink RDW manager procesondersteuning APK

Stern Auto is officieel sales en aftersales Mercedes-Benz en Chrysler dealer voor personenwagens en bedrijfswagens. Met twaalf vestigingen is Stern Auto nauw betrokken bij het uitvoeren in de praktijk van de APK-regelgeving. Stern Auto telt meer dan 50 APK-keurmeesters die zowel APK1 als APK2 keuringen uitvoeren. **Wim Donkervoort is als kwaliteitsmanager onder meer verantwoordelijk voor het onderhouden van de ISO 9001 certificatie waaronder ook het APK-beleid valt.** “Binnen Stern Auto beschikken we over een eigen intranet, waar veel gebruik van wordt gemaakt, ook om zaken rond de APK-regelgeving in op te zoeken. Tot nu toe heb ik weinig commentaar op de gewijzigde regelgeving binnengekregen. Dat zegt wel iets, want als er narigheid is, horen we dat meteen. Het weinige commentaar dat naar aanleiding van de APK-aanpassingen naar voren komt, is bovendien positief, dus van onze kant zijn wij tevreden”.

De modernisering van de APK is, mede, door de politiek aangegeven. Henk Bussink is degene die binnen de RDW dit proces begeleid heeft. Hij kijkt tevreden terug op de eerste maanden na de invoering. “Basis voor de soepele invoering is de gedegen voorbereiding geweest die een jaar in beslag genomen heeft. In de eerste dagen kenden we even wat problemen, maar die zijn in uitstekende samenwerking met alle providers snel en effectief opgelost. Vanuit de keurmeesters zelf kwamen er enkele knelpunten naar voren, bijvoorbeeld waar de meldcode precies vandaan gehaald moest worden. Dat was eenvoudig op te lossen terwijl de erkenninghouders blij waren met het feit dat het keuringsrapport nu op gewoon papier geprint mag worden. Dat scheelt aanzienlijk in de kosten en past dus in de lasten- en kostenverlichting die we nastreven. Ook het feit dat nu snel een duplicaat kan worden geprint is goed ontvangen. Ik heb inmiddels begrepen dat ook de politiek tevreden is over de implementatie van de vernieuwde APK en dat we dus ook die doelstelling gerealiseerd hebben”.

“In de eerste dagen kenden we even wat problemen, maar die zijn in uitstekende samenwerking met alle providers snel en effectief opgelost.”



Boele Schuurman Service manager Autobedrijven ESA Winschoten

Bij ESA Winschoten vinden op jaarbasis circa 800 'zware' APK 1 keuringen plaats. "Onze eerste ervaringen met de vernieuwde APK zijn zonder meer gunstig" meldt Schuurman. "Waar we echter wel regelmatig tegen aanlopen is het probleem dat wanneer een auto zonder kenteken wordt aangeboden, het lastig kan zijn om de meldcode te vinden. Bij nieuwe voertuigen die nog niet bij ons in het bestand zitten, is het chassisnummer soms moeilijk te vinden. Dat kan onder de tectyl zitten, of weggebouwd zijn achter een plaat. De oplossing is een database waar de meldcode per kenteken te vinden zou zijn. Vervelend is ook dat we nog steeds achter de extra verlichting aan moeten gaan. Ik zie de APK als een technische veiligheidskeuring. Niet toegestane verlichting vind ik dan ook iets voor de politie, niet voor de keurmeester. Positief is dat je nu wel door kunt werken, ook wanneer het kenteken ontbreekt en het printen op blanco papier is ook een echte vooruitgang. Wat ik nog wil zeggen, zonder APK zouden veel bedrijven niet meer levensvatbaar zijn. Het gaat slecht in de vervoersbranche en zonder APK zouden veel bedrijven gaan bezuinigen op het onderhoud. Niet voor niets is ons wagenpark een van de betere binnen Europa!".

"Onze eerste ervaringen met de vernieuwde APK zijn zonder meer gunstig."

"... dat maakt het soms lastig om snel de juiste auto op de parkeerplaats te vinden!"



Con van Zandvoort Eigenaar Coza Autokeuringen

Bij Coza Autokeuringen in Voerendaal worden dagelijks tussen de 30 en 50 auto's gekeurd door drie keurmeesters. Eigenaar Con van Zandvoort is kritisch over de vernieuwde APK. "Pluspunt is zeker de mogelijkheid van het printen van het APK-rapport op blanco papier met een gewone printer, waardoor geen peperdure matrix printer meer nodig is. Wat wij ook als plezierig ervaren is het feit dat we nu afkeur kunnen melden van auto's waarbij dat eerst niet mogelijk was, zoals bijvoorbeeld een afwijkende brandstofcode. Het is nu ook niet meer mogelijk om snel wat adviespunten op het rapport te zetten wanneer er een steekproef aangekondigd is, daar kan dus gelukkig niet meer mee geknoeid worden. Dat brengt me ook meteen op de nadelen. Je mag niet meer op het APK-rapport schrijven. In feite kun je toelichtingen nu alleen nog maar mondeling overbrengen, dus in de praktijk belt de klant na twee weken op om te vragen wat er nou eigenlijk precies aan reparaties zit aan te komen. Ergerlijk vinden we ook dat merk en type niet meer op het APK-rapport staan, dat maakt het soms lastig om snel de juiste auto op de parkeerplaats te vinden!".

Vraag Citroën roetmeting

Ik moet bij een Citroën een roetmeting uitvoeren, het afregeltoerental is daarvan echter gelimiteerd. Wat nu?

Antwoord

Wij hebben deze vraag aan Citroën Nederland voorgelegd en zij gaven aan dat het maximale toerental bij stilstand beperkt is tot 2.500 tpm. Daarom mag de meting gewoon uitgevoerd worden bij dat afregeltoerental. Sommige fabrikanten kennen een eenvoudige procedure om bij stilstand toch een hoger toerental te bereiken. In dat geval moet bij dat hogere toerental de meting uitgevoerd worden. Bij Citroën ontbreekt een dergelijke eenvoudige procedure en mag er dus getest worden bij maximaal 2500 tpm.

Vraag aanduiding banden

De aanduidingen wat de binnen- of buitenkant van de band is, zijn niet altijd even duidelijk. Hoe zit dit bijvoorbeeld met een Vredestein band waarop ik geen 'outside' tekst kan vinden?

Antwoord

De keurmeester controleert op basis van de Keuringseisen, artikel 5.*.27, lid 6 of de band op de juiste wijze is gemonteerd. Bandenfabrikant Vredestein maakt bij asymmetrische banden gebruik van de aanduiding 'INNER SIDE' letterlijk 'binnenkant'.

Bij montage van zo'n Vredestein band onder de auto moet de zijkant met de tekst 'INNER SIDE' zich dus aan de binnenzijde van het voertuig bevinden.



Vraag Uitzondering Emissiebestrijding

Een klant heeft een auto als verhuisgoed meegenomen uit het buitenland. De auto is voorzien van een Nederlands kenteken en wordt mij ter keuring aangeboden. In het raadpleegscherm staat de tekst: **Voertuig niet voorzien van een emissiebestrijdingssysteem. Moet ik dan toch een viergasmeting uitvoeren?**

Antwoord

Nee. Verhuisgoedvoertuigen met een datum eerste toelating van ná 1995 kunnen vrijgesteld zijn van de aanwezigheid van emissiebestrijdingssystemen. In de APK-regelgeving staat bij de Keuringseisen, Algemene Bepalingen, 5.1.b.4: "Indien op het kentekenbewijs deel 1A dan wel deel I onder bijzonderheden uitzonderingen op de eisen zijn vermeld, moeten deze in acht worden genomen". Wanneer er geen emissiebestrijdingssysteem aanwezig is, hoeft er dus geen viergasmeting uitgevoerd te worden.

8

JUISTE ASLASTEN BEREKENEN



Het berekenen van de juiste aslast is bij sommige voertuigen noodzakelijk. Aan de hand van een voorbeeld leggen we uit hoe dit gaat.

Er zijn voertuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, waarbij de maximum aslasten op afwijkende wijze zijn geregistreerd in het kentekenregister. Het kan namelijk voorkomen dat de maximum aslasten niet per as vermeld staan, maar dat de som van de maximum aslasten op één as staan, bijvoorbeeld op as 2.

In het kentekenregister staat dan bij de eerste as een aslast van 0 kg vermeld. Bij een APK-keuring is het noodzakelijk om de juiste maximum aslast per as te bepalen om de keuringseisen te kunnen toepassen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de eis met betrekking tot de loadindex en bij het berekenen van de remvertraging. Om bij deze voertuigen de aslast toch correct te kunnen bepalen moet de som van het asstel gedeeld worden door het aantal assen.

Vraag roetmeter

Ik krijg een personenauto met een common rail dieselmotor aangeboden voor de APK-keuring. Mijn roetmeter is echter alleen voorzien van een piëzo-element voor het meten van het toerental. Door het ontbreken van brandstofleidingen naar de verstuivers kan ik het piëzo-element niet gebruiken. Mag ik dit voertuig met deze roetmeter keuren?

Antwoord

Nee. Bij iedere roetmeting moet het toerental kunnen worden gemeten met de toerenteller behorend bij de roetmeter. Dit kan een ingebouwde toerenteller zijn met behulp van een piëzo-element of een losse voorschakelunit die bijvoorbeeld kan meten op de rimpelspanning of op geluid. Ook bij de versnelde methode moeten altijd het stationairtoerental en het afregeltoerental worden ingevoerd in de roetmeter en voorafgaand aan de daadwerkelijke meting gecontroleerd worden. In uw geval is dat niet mogelijk dus een APK-keuring kunt u bij dit voertuig niet uitvoeren.

F.1. Technische maximum massa	F.2. Toegestane maximum massa
39000 kg	39000 kg
Maximum last as (asnummer):	
-	27000 kg (2)
B. Datum eerste toelating	Datum eerste afgifte Nederland
08-07-1999	08-07-1999

kentekenregister

Een voorbeeld:

Bij een 3-assige oplegger staat er alleen een asgewicht gegeven bij as 2 (zie voorbeeld), een aslast van 27.000 kg. Om de APK-keuring nu juist te kunnen uitvoeren moet de onderstaande berekening toegepast worden:

Som van het asstel

..... = kg per as
Aantal assen

In het voorbeeld wordt dit dan:

27.000 kg
..... = 9.000 kg per as
3 assen

De uitkomst van deze formule is de uiteindelijke aslast die gebruikt wordt bij de APK-keuring.



1

0

Deuren en de APK

Voor 1 mei 2009 stond in de APK-regelgeving dat de deuren die direct toegang geven tot de personenruimte van een voertuig, van binnen óf van buiten geopend moesten kunnen worden. Na deze datum is deze eis op slechts één, maar wel cruciaal punt gewijzigd: de deuren die direct toegang geven tot de personenruimte moeten op normale wijze van binnen én van buiten geopend kunnen worden.

Juist deze wijziging levert regelmatig vragen op. Hoe moet de keurmeester daarmee omgaan wanneer bijvoorbeeld een arrestantenvoertuig aangeboden wordt? Ook ME-voertuigen zorgen voor de nodige vragen. Dat geldt ook voor de keuring van 'gepimpte' voertuigen waarvan de deuren ingrijpend zijn gewijzigd en soms alleen met een afstandbediening te openen zijn. Hoe gaat u hiermee om?

Arrestantenvoertuigen

Het zal duidelijk zijn waarom arrestantenvoertuigen niet aan deze eis kunnen voldoen. Voor deze categorie is een uitzondering gemaakt. Zij mogen, als de deuren niet van binnen te openen zijn, op dit punt toch goedgekeurd worden.

ME-voertuigen

In tegenstelling tot de arrestantenvoertuigen zijn ME-voertuigen doorgaans niet op normale wijze van buitenaf te openen. Ook daar zijn goede redenen voor. Meestal is er in het voertuig een schakelaar aanwezig om de deuren te kunnen ontgrendelen, waarna de deur van buitenaf wel te openen is. Ook dit soort voertuigen mogen goedgekeurd worden bij de APK-keuring.

Gepimpte voertuigen

Wanneer bij een voertuig de deurklinken of deurgrepen zijn verwijderd of volledig zijn weggewerkt (het zogenaamde 'shaven'), dan kan er geen sprake zijn van een goedkeuring op basis van de keuringseis 5*.41, lid 1 omdat deze deuren niet op een normale wijze te openen zijn.

Artikel 5.2.41, lid 1:

De deuren van personenauto's moeten goed sluiten. De deuren die direct toegang geven tot de personenruimte, moeten op normale wijze vanaf de binnenzijde en vanaf de buitenzijde kunnen worden geopend. Wijze van keuren: visuele controle, waarbij de deuren worden geopend en gesloten.



ME voertuig



Gepimpte auto



Gepimpte auto

Hoe zit dat?

1

1

Regelmatig komen er bij de RDW vragen binnen over de APK. We hebben de meest interessante vragen voor deze rubriek uitgezocht. Het APK-boek waarin de complete regelgeving terug is te vinden, is daarbij natuurlijk het uitgangspunt. Hebt u een algemene vraag waarvan u denkt dat die ook voor uw collega's van belang is? Stuur die dan naar de redactie bij de RDW.

Vraag meldcode vinden

Waar kan ik de meldcode vinden die ik nodig heb bij het raadplegen van voertuiggegevens in het kentekenregister?



Antwoord

U moet voor de keuring het kentekenregister raadplegen. Hiervoor zijn het kentekennummer en de meldcode nodig. De meldcode wordt gevormd door de laatste vier cijfers van het voertuigidentificatienummer (VIN), letters en leestekens buiten beschouwing gelaten. Het kentekennummer is af te lezen van de kentekenplaat, de meldcode kunt u bijvoorbeeld vinden op het:

- kentekenbewijs;
- kopie van het kentekenbewijs;
- keuringsrapport;
- het in het voertuig ingeslagen VIN;
- typeplaatje;
- VIN achter de voorruit;
- onderhoudsboekje;
- aan het voertuig gerelateerde documentatie.

Voor de controle van het VIN moeten de gegevens in het register overeenkomen met die in het voertuig. Het voertuigidentificatienummer moet op een vast voertuigonderdeel zijn ingeslagen en goed leesbaar zijn.



Vraag mistlichten voorzijde

Bij een voertuig dat voor de keuring aangeboden wordt, zijn mistlichten aan de voorkant gemonteerd. Sinds 1 maart 2010 is het niet meer nodig om de werking te controleren. Maar nu blijkt dat slechts één mistlicht brandt, moet ik daar nu wel op controleren en betekent dit dan afkeur?

Antwoord

Ja. Vanaf 1 maart 2010 is het weliswaar niet meer nodig om te controleren of mistlichten aan de voorkant ook beiden werken, maar dat wil niet zeggen dat er helemaal geen eisen meer van toepassing zijn op deze mistlichten. In de Keuringseisen, artikelen 5.*59, 5.*59a en 5.*61 staan de eisen die van toepassing zijn op alle toegestane lichten, waaronder dus ook de mistlichten aan de voorzijde van een voertuig. Wanneer één mistlicht niet brandt, wordt niet aan de eis van symmetrie voldaan en dat houdt dus afkeur in.

1 Hoe zit dat?

2 Vraag Modulaire aanhangwagen

Is het kentekenbewijs noodzakelijk bij een keuring van een modulaire aanhangwagen?

Antwoord

Ja, het kentekenbewijs van een modulaire aanhangwagen dient aanwezig te zijn bij de APK-keuring.

Onder een modulaire aanhangwagen wordt verstaan een aanhangwagen of oplegger die is opgebouwd uit meerdere losse voertuigdelen, zoals een koppelingssectie (het gedeelte met de koppelingspen of trekboom) en vloer en rijwerk (het gedeelte met de assen).

Elke koppelingssectie en elk rijwerk van een modulaire aanhangwagen is voorzien van een eigen kentekenbewijs en kan afzonderlijk worden gekeurd. Deze kentekenbewijzen beschrijven geen rijdend voertuig maar uitsluitend het voertuigonderdeel waar ze betrekking op hebben.

Een complete modulaire aanhangwagen, samenstel van een koppelingssectie en vloer en rijwerk, moet worden vergeleken met de bijbehorende kentekenbewijzen. Daarnaast moet het kentekenregister geraadpleegd worden voordat het modulaire voertuig wordt afgemeld.

Het voertuigidentificatienummer (VIN) van een modulaire aanhangwagen is een fictief nummer dat alleen gebruikt wordt voor de registratie van het voertuig. Het fictieve VIN staat dus niet fysiek in het voertuig. Hierdoor dient de meldcode van het kentekenbewijs overgenomen te worden en niet van het voertuig. Dat is dus de reden waarom het kentekenbewijs noodzakelijk is bij de APK-keuring van een modulaair voertuig.

Hou rekening met de mogelijkheid dat er bijzonderheden op het kentekenbewijs van een modulaire aanhangwagen kunnen staan vermeld die niet terug te vinden zijn in het raadpleegscherm.



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, Rein van der Zee, 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:



EXAMINERING EN
CERTIFICERING VOOR DE
MOBILITEITSBRANCHE