

1 Hoe zit dat?

2

Alcoholslot

Vanaf 1 december is het mogelijk dat ik een auto aangeboden krijg met een alcoholslot. Kan ik het voertuig wel normaal APK keuren?

Antwoord

Ja, u kunt een APK keuring normaal uitvoeren wanneer u de juiste voorzorgsmaatregelen neemt om het voertuig te kunnen starten.

Een auto met een alcoholslot start alleen als er een blaastest uitgevoerd is. De blaastest is echter bedoeld voor de eigenaar van het voertuig en niet voor de APK keurmeester. Om het voertuig toch te kunnen starten, kan ook een overbruggingscode worden gebruikt. Deze overbruggingscode moet de deelnemer van het alcoholslotprogramma zelf bij de producent van het alcoholslot aanvragen. Deze overbruggingscode wordt niet aan de deelnemer afgegeven, maar aan een door de deelnemer opgegeven APK erkenninghouder. Het heeft de voorkeur om tijdens werkzaamheden aan een voertuig gebruik te maken van deze overbruggingscode omdat dit geen consequenties voor de klant heeft. Mocht de deelnemer geen code aanvragen, is er altijd de mogelijkheid om een blaastest te doen. Echter alle registraties die plaatsvinden, komen voor rekening van de deelnemer aan het alcoholslotprogramma.

De overbruggingscode is slechts eenmalig te gebruiken en geeft het alcoholslot voor maximaal 8 uur vrij. De overbruggingscode moet beëindigd worden. Beëindig in de praktijk de overbruggingscode pas na het afmelden als blijkt dat het voertuig niet in de steekproef valt. Valt het voertuig wel in de steekproef, beëindig de overbruggingscode dan pas als de steekproef is uitgevoerd. Is herhaaldelijk gebruik nodig, dan moet namelijk per keer een nieuwe overbruggingscode worden aangevraagd.

Een alcoholslot reageert alleen op een blaastest die door een natuurlijk persoon wordt uitgevoerd. Op een blaastest met alternatieve methoden (bijvoorbeeld met behulp van perslucht) reageert het alcoholslot niet, het blijft geblokkeerd.

Let op:

Een steekproef moet altijd normaal uitgevoerd kunnen worden. Dit betekent dat tijdens de steekproef het voertuig gestart moet kunnen worden. De steekproefcontroleur voert nooit zelf een blaastest uit. Het is de verantwoordelijkheid van de APK keurmeester dat de steekproef op een normale manier uitgevoerd kan worden.

De maatregelen zijn beschreven in het APK boek (versie 4-2012) bij 'Algemeen', artikel 8 en Regeling Erkenning en keuringsbevoegdheid APK artikel 24a.



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, Wout Meppelink**
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

APK keurmeester

Dit is een uitgave van de RDW

Nummer 56 → maart 2012



Misser top 10 in 2010 & 2011

6

Rectificatie: Datum de mist in! → 2 RV-scherm aangevuld met reparatie- of afkeerpunten → 3

Onderhoud en keuring van hefbruggen → 8 Communicatie is tweerichtingsverkeer → 10

4

Meer inzicht door adviespunten en reparatieadviespunten

Iedere APK-keurmeester kent ze natuurlijk: de adviespunten en de reparatieadviespunten. Maar worden ze wel altijd terecht of juist toegepast? In dit artikel gaan we dieper in op deze materie, die voor de eigenaar van het voertuig belangrijke informatie geeft over de staat van het voertuig.

Adviespunten

Adviespunten zijn een aantal geselecteerde punten die op het moment van keuren nog geen afkeerpunten zijn. Wel wordt verwacht dat het voertuig op deze punten binnenkort niet meer aan de APK-eisen voldoet. Het is dus een advies aan de voertuigeigenaar over de staat van de genoemde onderdelen. Overigens is het aan te bevelen om deze punten ook nog eens mondeling toe te lichten aan de voertuigeigenaar.

Op het APK-rapport worden per 1 april 2012 advies- en reparatieadviespunten alleen nog afgedrukt als ze zijn opgegeven in het afmeldscherm. Deze punten worden, als ze opgegeven zijn, aan de rechterzijde vermeld.

AC1: Banden

Het eerste adviespunt betreft de banden van een voertuig. Hier moeten banden aangegeven worden die een profieldiepte hebben van 1,6 mm tot en met 2,5 mm. Deze punten worden al jaren opgegeven bij de APK2, maar zijn met ingang van 1 april 2012 ook verplicht bij de APK1. Het gaat hier uitsluitend om de profieldiepte in de hoofdgroeven van de band.

Gebruik altijd de voorgeschreven profieldieptemeter. Volgens artikel 11, lid 1 van de Regeling Erkenning en keuringsbevoegdheid APK moet deze uitgevoerd zijn met een verende meetstift.



AC2: Schokdempers

Volgens 5.28 van de keuringseisen moeten voertuigen voorzien zijn van 'deugdelijk bevestigde en goed werkende schokdempers'. Voor een goede werking van de schokdemper zal er een bepaalde hoeveelheid olie aanwezig moeten zijn in de schokdemper. Wanneer een schokdemper lekkage vertoont maar toch nog goed werkt, zal dit aangegeven worden bij AC2. Het zogenaamde 'zweten' van een schokdemper wordt niet gezien als lekkage.

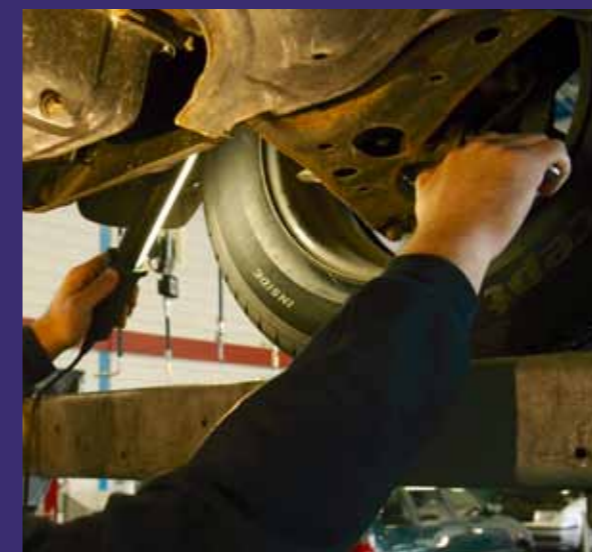


AC3: Roestschade

Wanneer een voertuig behoorlijk roestschade heeft, maar het is nog geen reden tot afkeur, dan kan het zijn dat de voertuigeigenaar hierover geïnformeerd moet worden. Van behoorlijke roestschade is sprake wanneer onderdelen die beoordeeld worden met behulp van de roestgradatie, een E-waarde van 1,5 tot en met 2,0 opleveren. Voor onderdelen waarvoor een maximale dikteafname door roest van 20% of 30% geldt, gaat het om een roestschade van meer dan 15%.

AC4: Slijtagespeling stuur- of fuseekogel

Stuur- of fuseekogels zijn aan slijtage onderhevig. Wanneer er één of meerdere kogels aanwezig zijn die een slijtagespeling vertonen van 1,0 mm of minder, dan zal dit aangegeven moeten worden. Het moet wel aannemelijk zijn dat het daadwerkelijk slijtagespeling op een kogel betreft. Daarnaast moet de speling op de kogel ook vastgesteld kunnen worden. Om deze reden is dan ook het standpunt ingenomen om deze speling die voelbaar is in het stuurhuis, niet op te geven als AC4. Het is zonder demontage van de stuurhuishoes namelijk niet mogelijk vast te stellen of de speling zich bevindt op een stuurkogel.



Heeft u punten/zaken die u wilt doorgeven aan de voertuigeigenaar die geen advies- of reparatieadviespunt zijn, gebruik hiervoor dan een ander middel, bijvoorbeeld de factuur of een mondelinge toelichting.

5

AC5: Remonderdelen

Het remsysteem vormt een belangrijk onderdeel voor de veiligheid van een voertuig. Daarom is er in het verleden voor gekozen om ook hier een adviespunt voor te formuleren. Het gaat hier om de zichtbare delen van het remsysteem die zonder demontage te beoordelen zijn. Hierbij geldt ook weer, net als bij alle andere adviespunten, dat deze op het moment van keuren niet mogen leiden tot een afkeur. Maar de opgegeven punten zullen binnenkort wel aan vervanging toe zijn.



RA1: Airbagsysteem en gordelspansysteem

Om de voertuigeigenaar te kunnen informeren over een niet goed functionerend airbag- en gordelspansysteem moet er in een voorkomend geval gebruik gemaakt worden van het reparatieadviespunt 1. Dit geldt overigens alleen voor voertuigen met een datum eerste toelating na 31 december 2003, waarbij de airbags van fabriekswege zijn gemonteerd. Deze datum moet ook toegepast worden voor een gordelspansysteem dat is voorzien van een waarschuwingsinrichting.

RA2: Overmatige oliekkage

Voor personenauto's, bedrijfsauto's, driewielige motorrijtuigen en aanhangers geldt dat de onderdelen hiervan geen overmatige oliekkage mogen vertonen. Hierbij zijn de onderdelen van de brandstofsysteem, het remsysteem, de stuurinrichting of het veersysteem uiteraard uitgezonderd omdat deze systemen specifiek worden genoemd in de keuringseisen. Overmatige oliekkage aan bijvoorbeeld de motor, versnellingsbak en differentieel wordt, met ingang van 1 april 2012, opgegeven als reparatieadviespunt 2. Dit geldt overigens ook voor andere op het voertuig aanwezige (hydraulische) installaties, zoals bijvoorbeeld een hefkrans of hefplateau van een bedrijfsauto maar ook van een taxi.

6 Misser top 10 in 2010 & 2011 7

Nu het jaar 2011 is afgerond, kunnen we de balans opmaken van de resultaten. Voor u is de misser top 10 een interessant overzicht om te zien waar tijdens de steekproef de meeste missers worden geconstateerd. De RDW heeft daarbij een onderverdeling gemaakt in missers bij APK1 en bij APK2. Iets wat direct opvalt is het

verschil in percentage, in 2010 en 2011, van de nummer één bij APK1 (remvertraging aanhangwagens). Op 1 april 2011 is het vaststellen van de extrapolatiedruk vereenvoudigd; het aantal missers is nadien ongeveer gehalveerd. Voor APK2 zien we helaas nog steeds een lichte groei van de nummer één 'Vergeten adviespunt'.

Zonde. Een gebroken veer wordt nog regelmatig over het hoofd gezien en staat hoog in de lijst van missers. In het septembernummer van 2011 is extra aandacht besteed aan gebroken veren. Het is voor de veiligheid immers van groot belang dat een gebroken veer altijd geconstateerd wordt. In dit nummer speciale aandacht

voor de misser op de vierde plaats in 2011 bij APK2: 'Inrichting handmatige aanpassing dimlichtafstelling werkt niet goed', zie bladzijde 11.

Misser top 10 jan-dec 2010		Misser top 10 jan-dec 2011	
1.	Remvertraging bedrijfsrem aanhangwagen onvoldoende (tussen de 50% en 90% van de wettelijke vertraging) 7,8%	1.	Remvertraging bedrijfsrem aanhangwagen onvoldoende (tussen de 50% en 90% van de wettelijke vertraging) 4,0%
2.	Band aanhangwagen licht beschadigd 3,3%	2.	Band aanhangwagen licht beschadigd 2,8%
3.	Band bedrijfsauto licht beschadigd 3,2%	3.	Verschil in remwerking op één as aanhangwagen te groot, maar minder dan 50% 2,8%
4.	Vergeten adviespunt 3,0%	4.	Vergeten adviespunt 2,4%
5.	Verschil in remwerking op één as aanhangwagen te groot, maar minder dan 50% 2,7%	5.	Geringe luchtlekkage reminrichting bedrijfsauto 2,4%
6.	Geringe luchtlekkage reminrichting bedrijfsauto 2,3%	6.	Gegevens kentekenregister bedrijfsauto wijken af ten opzichte van het voertuig 2,3%
7.	Inrichting handmatige aanpassing dimlichtafstelling werkt niet goed 2,2%	7.	Band bedrijfsauto licht beschadigd 2,2%
8.	Remvertraging bedrijfsrem aanhangwagen onvoldoende (tussen de 90% en 100% van de wettelijke vertraging) 2,0%	8.	Verschil in remwerking op één as bedrijfsauto te groot, maar minder dan 50% 2,0%
9.	Gegevens kentekenregister bedrijfsauto wijken af ten opzichte van het voertuig 1,6%	9.	Hulpbalk aanhangwagen gescheurd 1,7%
10.	Verplichte verlichting werkt niet goed met uitzondering van remlicht/richting-aanwijzers 1,5%	10.	Loadindex band bedrijfsauto kleiner dan max. aslast 1,6%

Misser top 10 jan-dec 2010		Misser top 10 jan-dec 2011	
1.	Vergeten adviespunt 12%	1.	Vergeten adviespunt 12,9%
2.	Veer gebroken of ondeugdelijk 5,7%	2.	Veer gebroken of ondeugdelijk 5,8%
3.	Inrichting handmatige aanpassing dimlichtafstelling werkt niet goed 4,1%	3.	Stofhoes stuurinrichting beschadigd 3,9%
4.	Stofhoes stuurinrichting beschadigd 3,7%	4.	Inrichting handmatige aanpassing dimlichtafstelling werkt niet goed 3,0%
5.	Remslang licht beschadigd, bewapening zichtbaar 2,8%	5.	Remslang licht beschadigd, bewapening zichtbaar 2,9%
6.	Verplichte verlichting werkt niet goed m.u.v. remlicht/richtingaanwijzers 2,7%	6.	Verplichte verlichting werkt niet goed m.u.v. remlicht/richtingaanwijzers 2,8%
7.	Band licht beschadigd 2,6%	7.	Band licht beschadigd 2,6%
8.	Parkeerremkabel ondeugdelijk 2,6%	8.	Parkeerremkabel ondeugdelijk 2,5%
9.	Stofhoes fuseekogel beschadigd 2,2%	9.	Stofhoes fuseekogel beschadigd 2,4%
10.	Bandenprofiel juist beneden de minimale eis 2,0%	10.	Remleiding ernstig gecorrodeerd 2,3%

8 Nogmaals:

9



Onderhoud en keuring van hefbruggen

Het gebruik van hefbruggen kan ARBO-gerelateerde risico's met zich meebrengen. Voertuigen kunnen bijvoorbeeld van de hefbrug afrollen en voeten kunnen, als gevolg van het dalen van de hefbrug, bekneld raken. Goed onderhoud en de jaarlijkse keuring van de hefbruggen beperken deze gevaren.

Hefbruggen moeten periodiek gekeurd en gecertificeerd worden. Regelmatig komen er vragen binnen over de eisen waaraan een hefbrug daarbij moet voldoen. Dat is echter niet zo eenvoudig, omdat het hier gaat om complexe regelgeving.

Naast het uitvoeren van regelmatig onderhoud, moet iedere hefbrug jaarlijks door een onafhankelijk deskundige worden gekeurd. De keuring wordt in de meeste gevallen uitgevoerd door de leverancier van de hefbrug, eventueel in combinatie met onderhoud. Het is echter ook mogelijk om de hefbrug te laten keuren door een onafhankelijke derde die dan net zoals de leveranciers die ook keuren, gekwalificeerd moet zijn. Deze door de RDW geaccepteerde bedrijven zijn te vinden op RDW.nl

Degene die de hefbrug keurt, moet als bewijs van goedkeuring in ieder geval op de APK-hefbrug een sticker aanbrengen. De keuring is geldig tot het einde van de maand zoals vermeld op de sticker. Een hefbrug kan maximaal twee maanden voor het verloop van de keuringsdatum worden gekeurd met behoud van de oude keuringsdatum plus een jaar. Dit betekent dat wanneer als volgende keuringsdatum bijvoorbeeld februari

2012 wordt aangegeven, de brug tussen 1 december 2011 en 29 februari 2012 mag worden gekeurd. De geldigheid, bij goedkeur, loopt in dat geval door tot februari 2013.

De RDW is voorstander van marktwerking en heeft meerdere bedrijven geaccepteerd voor het keuren van hefbruggen. U kunt zelf uw keuze maken:

- Aboma BV
- AMTek
- AUTEK hefbruggen BV
- Cofely Experts BV
- Gemco Service LTD
- HHC/DRS
- MKB Certificering BV
- Rai keurmerk (voor de aangesloten leden zie www.raikeurmerken.nl/hefbruggen)
- Stokvis Service
- TUV Nederland
- ZPMC Europe

Onderzoek informatievoorziening APK: Communicatie is tweerichtingsverkeer

De RDW heeft onderzoek laten doen naar de informatiebehoefte van de APK-keurmeesters. Inmiddels is het onderzoek afgerond en zijn de resultaten en aanbevelingen doorgegeven aan het RDW-management. Opvallend: keurmeesters zijn in meerderheid tevreden over de manier waarop de RDW informatie verstrekt, maar willen informatie niet alleen graag ontvangen, maar ook kunnen terugkoppelen en dan bij voorkeur per e-mail.

De meerderheid van de APK-keurmeesters en erkenninghouders blijkt tevreden te zijn over zowel de inhoud als de hoeveelheid van de huidige informatievoorziening vanuit de RDW. Maar er worden wel kritische kanttekeningen bij geplaatst en er worden diverse punten aangegeven waar de RDW de informatievoorziening zou moeten aanpassen om beter aan te sluiten bij de wensen en behoeften.

Verbeterpunten

De indeling van de site van de RDW wordt door een grote groep APK-keurmeesters en erkenninghouders ervaren als onlogisch. Van deze groep zegt 53 procent op de site die informatie te kunnen vinden waarnaar ze zoeken.

Ook in de informatievoorziening rondom de APK-regelgeving ligt er voor de RDW ruimte voor verbetering. APK-keurmeesters geven aan dat ze het APK-handboek lastig te begrijpen vinden. Voor 61 procent van de respondenten is de inhoud wel voldoende begrijpelijk. Keurmeesters gaan via andere kanalen op zoek naar een manier om de regelgeving te begrijpen. Hiervoor raadplegen zij bijvoorbeeld steekproefcontroleurs en diverse websites. Uit het onderzoek blijkt verder dat 70 procent van de doelgroep een digitale versie van het APK-handboek zou willen hebben. Hierin zou dan vooral meer visuele ondersteuning van de regelgeving te vinden moeten zijn, zoals praktijkfoto's. Wel wordt aangegeven dat een digitale versie niet geheel in de plaats moet komen van de gedrukte uitvoering.

Melden storingen

Een belangrijk punt is de informatievoorziening wanneer er een storing plaatsvindt in het RDW-systeem. Is dat het geval dan willen de keurmeesters en erkenninghouders graag een melding krijgen op het moment dat er een storing is, wat de verwachte duur is en een melding



Persoonlijk contact blijft belangrijk

wanneer het systeem weer te gebruiken is. Met die informatie kunnen de klanten beter geïnformeerd worden wat irritatie bij alle betrokkenen voorkomt. Dat de onderzochte groep volledig in het digitale tijdperk past, blijkt uit het feit dat er een voorkeur bestaat om geïnformeerd te worden via e-mail. Vrijwel alle APK-keurmeesters zijn in het bezit van een e-mailadres en bekijken deze regelmatig, ook onder werktijd. Het sturen van een sms kan daarnaast in sommige gevallen ook geschikt zijn als communicatiemiddel, bijvoorbeeld bij een storing in het systeem van de RDW. Informeren via sociale media zoals Twitter of Facebook sluit weer niet aan bij de behoefte van de doelgroep.

Uitbreiding informatievoorziening

Een uitbreiding van de informatievoorziening vanuit de RDW in de vorm van een APK-internetportaal vindt een meerderheid van de APK-keurmeesters een positieve ontwikkeling. Over de inhoud daarvan bestaan uitgesproken ideeën, genoemd worden de algemene misser top-10 en een database met aanvullende informatie over het APK-proces.

Maar liefst 43 procent van de APK-keurmeesters en erkenninghouders geeft aan niet alleen informatie te willen ontvangen, maar ook te kunnen sturen. Bijvoorbeeld om advies te vragen bij onduidelijkheden in de regelgeving en een mogelijkheid om te reageren op de huidige regelgeving. Dit terugkoppelen willen zij bij voorkeur per e-mail plaats laten vinden.

Aanbevelingen

In de aanbevelingen van het onderzoek wordt het geven van achtergrondinformatie via e-mail, het inrichten van een eigen APK-internetportaal en het beter informeren rond storingen nadrukkelijk genoemd. Een vereenvoudiging van RDW.nl en een meer visuele presentatie van de APK-regelgeving zijn daarnaast belangrijke aandachtspunten.

De resultaten van het onderzoek worden door de RDW gebruikt om de communicatie met keurmeesters en erkenninghouders verder te verbeteren en op de wensen van de doelgroep waar mogelijk in te spelen. Want dat is wel duidelijk: communicatie is altijd een kwestie van tweerichtingsverkeer.

De RDW vindt goede communicatie met de keurmeesters en erkenninghouders van groot belang. Om de situatie in kaart te brengen is daarvoor uitgebreid onderzoek gedaan waaraan 9.000 keurmeesters meewerkten door de uitgebreide vragenlijst in te vullen. Verder zijn er met veertig keurmeesters uitgebreide gesprekken gevoerd en zijn ook mensen uit de branche geïnterviewd.

Kleding en schoenen bij APK-examens

Veilig werken en veiligheid op het werk wordt een steeds belangrijker onderwerp. Zodra er werkzaamheden in een praktijkhal uitgevoerd worden, moet een deelnemer veiligheidsschoenen en beschermende kleding aan hebben. IBKI moet er op letten dat deelnemers deze veiligheidsmiddelen gebruiken. Als deelnemer bent u weer verplicht veiligheidsmiddelen te gebruiken. In de praktijk betekent dit dat IBKI deelnemers die geen veiligheidsschoenen en/of geen beschermende kleding dragen niet tot het APK of bevoegdheidsverlenging examen toelaat.

In de garage of werkplaats draagt u bij uw werk ook veiligheidsschoenen en beschermende kleding. U weet uit de praktijk zelf wat onder persoonlijke beschermingsmiddelen in deze situatie verstaan moet worden.

Een voorbeeld hoe het niet moet: korte broek, T-shirt met korte mouwen en slippers of gympen. Daarmee voldoet u zeker niet aan de veiligheidseisen en mag u dus helaas geen examen doen.

Hoogteregeling voor dimlichtafstelling

Het niet goed werken van de verstelinrichting van de dimlichten staat nog steeds hoog in de misser top 10. Dit is echter een misser die op een vrij eenvoudige manier uit deze lijst zou kunnen verdwijnen. Nog te vaak wordt deze controle, zoals beschreven in artikel 5.^o.55, lid 7 van de keuringseisen, simpelweg vergeten of niet uitgevoerd. Hier nogmaals het standpunt van de RDW over dit aspect:

“De beoordeling of de inrichting waarmee de dimlichtafstelling aan de beladingstoestand kan worden aangepast goed werkt, geschiedt vanaf de bestuurderszitplaats. Als er vanaf die plaats geen bediening mogelijk is en niets er op wijst dat er een bediening hoort te zitten, dan blijft verdere controle van dit punt achterwege.” Het afplakken van een schakelaar is overigens niet acceptabel.