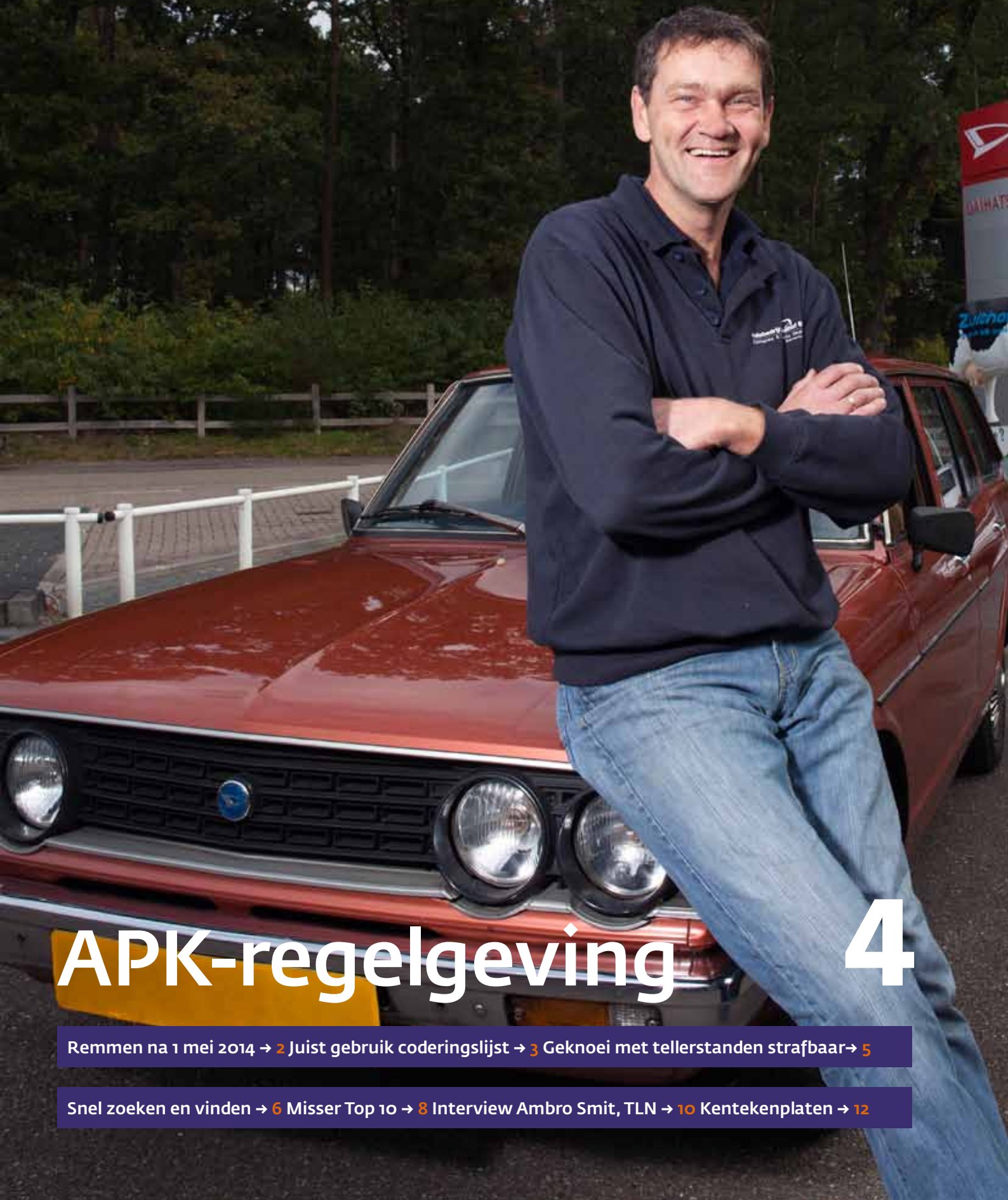




APK Keurmeester

Dit is een uitgave van de RDW

Nummer 63 → december 2013



APK-regelgeving 4

Remmen na 1 mei 2014 → 2 Juist gebruik coderingslijst → 3 Geknoei met tellerstandes strafbaar → 5

Snel zoeken en vinden → 6 Misser Top 10 → 8 Interview Ambro Smit, TLN → 10 Kentekenplaten → 12



Op de foto: Marcel Mulder

Doodzonde dat zo'n mooi merk weg is!

Hij kan er nog steeds met groot enthousiasme over vertellen. "We deden tussen de 225 en 250 stuks per jaar. In totaal hebben we er om precies te zijn maar liefst 6.564 van verkocht. Doodzonde dat zo'n mooi merk van de Nederlandse markt verdwenen is."

Kenners weten nu al dat het om het Japanse merk Daihatsu gaat dat in 2011 aankondigde begin dit jaar te gaan stoppen op de Europese markt. Dat kwam hard aan bij Autobedrijf Zuithof in het Twentse Bornerbroek. Eigenaar René Zuithof (55) vervolgt: "Wij waren de allereerste Daihatsu dealer in Nederland. In februari 1978 werden we aangesteld als officieel dealer en vier maanden later verkochten we onze eerste auto. Een geweldig merk, maar we zagen het eerlijk gezegd al aankomen toen ze van twaalf naar zes modellen gingen. Vandaar ook dat we al in 2002 een tweede merk, Subaru, gingen voeren."

"In 1992 heb ik het bedrijf van mijn vader overgenomen en inmiddels zijn we uitgegroeid tot een middelgroot autobedrijf met veertien medewerkers. Naast het gebruikelijke onderhoud neemt ook de APK een belangrijk deel van de werkplaatsuren in. De in totaal vier keurmeesters melden ongeveer twaalf auto's per week af." Een van de vier is Marcel Mulder die op de omslag van dit nummer te vinden is. Marcel werkt al weer sinds 1986 bij Zuithof. Als eerste monteur heeft hij als specialiteit elektronica, maar hij is net zo makkelijk ook achter de receptiebalie te vinden om daar de klanten te woord te staan. Zuithof vindt het nog steeds jammer dat Daihatsu gestopt is, maar kijkt vooral naar de toekomst. "De verkopen vallen nog mee, vooral gebruikt gaat redelijk en de werkplaats draait goed. Het verhaal achter ons succes? Veel persoonlijke aandacht voor de klant en dat maakt ons laagdrempelig."

Remmen na 1 mei 2014

Belangrijk om te weten; vanaf 1 mei 2014 mag voor de APK2 alleen nog gebruik worden gemaakt van een gecertificeerde remmentestbank. Dit kan een rollenremtestbank of de platenremtestbank zijn. Maar wat nu bij voertuigen die om technische redenen niet op deze remmentestbanken gecontroleerd kunnen worden?

Er zijn slechts twee situaties waarbij dit het geval kan zijn:

1. Er is sprake van een niet-uitschakelbare, permanente vierwielaandrijving.
2. Het voertuig is te laag voor de remmentestbank

In deze gevallen mag de remvertraging vastgesteld worden door een remproef op de weg. Hierbij moet echter wel gebruik worden gemaakt van een gecertificeerde elektronische, zelfregistrerende remvertragingmeter. De te gebruiken gecertificeerde remvertragingmeter mag worden geleend. Bij de meter moet een uitdraai uit RME aanwezig zijn.

'Erkenningsregeling Snelheidsbegrenzers' komt te vervallen

Sinds 1992 is het voor erkenninghouders mogelijk om de inbouw en het afstellen van een snelheidsbegrenzer te melden bij de RDW. Het begrenzen van de snelheid van zware bedrijfsauto's is de laatste jaren echter steeds meer opgenomen in het motormanagement zelf. Daarom maakt het ook deel uit van de typegoedkeuring. Het is daardoor niet meer noodzakelijk om deze voertuigen bij een erkenninghouder af te melden.

Omdat er ieder jaar maar enkele tientallen bedrijfsauto's worden gemeld bij de RDW, is het in stand houden van een erkenningsregeling niet rendabel.

Daarom is besloten om de 'Erkenningsregeling Snelheidsbegrenzers' per 1 januari 2014 te laten vervallen. Wanneer u na deze datum een voertuig wilt aanmelden dat nog van een snelheidsbegrenzer moet worden voorzien, of waarvan de snelheid begrensd moet worden, dan is dat nog steeds mogelijk. Neem in dat geval contact op met de afdeling TTV (ttv@rdw.nl) van de RDW voor een passende oplossing.

Juist gebruik coderingslijst

Wanneer de keurmeester afkeur- en reparatiepunten met gebruik van de coderingslijst doorgeeft, worden deze bij het raadplegen weer zichtbaar onder de kop "Top 3 gebreken behorende bij dit voertuigmerk en type." Er is direct te zien welke gebreken het meest gemeld zijn.

Er komen regelmatig meldingen binnen van merkwaardige en zelfs onmogelijke gebreken. Een sprekend voorbeeld is het gebrek met codering I18: Remkabel gerafeld/niet gangbaar 5.5.31. Het artikelnummer achter de omschrijving (5.5.31) geeft aan dat het een driewielig motorrijtuig betreft. Dit gebrek kan dus nooit voorkomen bij een andere categorie, bijvoorbeeld een personenauto.

Maar uit het voorbeeld hiernaast blijkt dit in de praktijk toch te gebeuren. Sterker nog, in deze top 3 gebreken staat "I18" op plek nummer drie vermeld, terwijl het de APK van een personenauto betreft.

Sommige APK-keurmeesters kijken alleen naar de omschrijving van het gebrek, maar niet naar het juiste artikelnummer.

Home > APK > Raadplegen Voertuig

Technische gegevens personenauto

Kenteken:	
VIN:	
Plaats VFI:	op bodemplaat by r. voorzitting
Merk:	
Type:	
Datum eerste toelating:	14-11-1997
APK Vervaldatum:	19-09-2014
Voertuigsoort:	Personenauto
Carrosserietype(n):	AB
EEG voertuigclassificatie (toevoeging):	M1
Brandstof:	B
Brandstof 2:	
Gasinstallatie:	
Aantal cilinders:	4
Maximum massa voertuig:	1370 kg
Technisch toegestane maximum massa:	1370 kg
Massa in rijklare toestand:	962 kg
Massa ledig voertuig:	862 kg
Wielbasis:	244 cm

Bijzonderheden:

Top 3 gebreken behorend bij dit voertuigmerk en type:

1. D14 Uitlaatsysteem niet gasdicht/ondeugdelijk bevestigd 5.*.11
2. I12 Onderdeel reminrichting ondeugdelijk 5.*.31
3. I18 Remkabel gerafeld/niet gangbaar 5.5.31

Verzeker u er van dat het opgevoerde gebrek ook echt betrekking heeft op het gekeurde voertuig. Alleen op deze manier kunnen we een betrouwbare top 3 van gebreken samenstellen.

Remsysteem en adviespunt AC5

Adviespunten zijn bedoeld om de klant te informeren over onderdelen die nu nog aan de APK-eis voldoen, maar die waarschijnlijk binnen een jaar gerepareerd of vervangen moeten worden. Voor de banden, roestschade en de stuur- of fuseekogel zijn hier meetbare waarden voor aangegeven. Bij de onderdelen van het remsysteem is dat niet het geval. Dan komt uw eigen beoordeling en inschatting er aan te pas.

De vuistregel voor het vermelden van een adviespunt bij AC5 luidt: is het aannemelijk dat het aspect bij normaal gebruik op korte termijn (binnen een jaar) aan vervanging toe is? Is dat het geval dan houdt dat een vermelding in. Normaal gesproken gaat het dan om aspecten die aan slijtage onderhevig zijn.

Aandachtspunten:

- Wanneer er bij remleidingen sprake is van putcorrosie dan is dat altijd een reden voor afkeur. Is er geen putcorrosie, dan wordt corrosie van het oppervlak niet vermeld als een adviespunt.

- Een remslang die droogtescheuren vertoont, maar waarbij geen canvas zichtbaar is, wordt niet als adviespunt vermeld. Het is namelijk niet duidelijk of dit op korte termijn, dus binnen een jaar, tot afkeur zal leiden.

Samengevat: Bij het opgeven van het adviespunt AC5 beperken we ons dus tot de slijtageonderdelen van het remsysteem.



4

APK-regelgeving:

Wat gaat er veranderen in 2014?

Per 1 januari 2014 wordt er een aantal wijzigingen in de APK-regelgeving van kracht. Deze keer is het aantal wijzigingen beperkt. Daarnaast heeft een groot deel van de wijzigingen betrekking op de APK1-eisen. Zoals elk jaar hebben we ook nu een overzicht van de belangrijkste wijzigingen gemaakt.

Belangrijkste wijzigingen APK1- en APK2-eisen

Extrapolatiedruk aanhangwagens

De extrapolatiedruk van aanhangwagens die in gebruik zijn genomen na 31 december 2011 wordt gesteld op 7,0 bar.

Trekinrichting middenaanhangwagen

De normen voor roestschade en roestschadereparatie van de trekinrichting en bijbehorende profielen van een middenaanhangwagen zijn aangepast. In geval van roestschade is maximaal 20% dikteafname van het materiaal ten opzichte van de oorspronkelijke dikte toegestaan.

Opspatafscherming

Aan deze eis hoeft pas vanaf eind 2017 getoetst te worden tijdens de APK. Bedrijfsauto's, in gebruik genomen na 31 december 2016 met een toegestane maximummassa van meer dan 7.500 kg en aanhangwagens in gebruik genomen na 31 december 2016 waarbij de som van de aslasten meer bedraagt dan 3.500 kg, moeten zijn voorzien van een deugdelijke opspatafscherming. Daardoor wordt de verneveling van water door de banden beperkt.

Parkeerrem

Bedrijfsauto's en aanhangwagens moeten zijn voorzien van een parkeerrem of vastzetinrichting die op ten minste twee wielen van één niet hefbare as werkt.

Asfaltwagen

De term "asfaltkipper" wijzigt in "asfaltwagen". De definitie van een asfaltwagen staat vermeld bij "begrippen" in de keurings-eisen. Hier hebben we in het vorige nummer al aandacht aan besteed.

CNG-tank

De controle op de vervaldatum van de goedkeuring van een CNG-tank vervalt bij APK.

Kentekenbewijs op creditcardformaat

Het vertrouwde papieren kentekenbewijs wordt vervangen door een kentekencard. Een kentekencard is een kentekenbewijs op creditcardformaat. Voor de uitvoering van de keuring maakt u gebruik van het kentekenregister. Het kan zijn dat u te maken krijgt met een kentekencard tijdens de keuring.

EOBD

Aan de bestaande eisen voor personenauto's wordt toegevoegd dat het uitlezen van het EOBD alleen van toepassing is op personenauto's met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3.500 kg.

"Taxi/OV-auto, zie bijlage" wordt "Taxi/OV-auto, zie goedkeuringsdocument"

De huidige bijlage behorend bij een taxi of OV-auto wordt in 2014 vervangen. Na 1 januari 2014 gaat deze bijlage "goedkeuringsdocument" heten. Zolang er in het kentekenregister, bij bijzonderheden, nog geen sprake is van "Taxi, zie goedkeuringsdocument" of "OV-auto, zie goedkeuringsdocument" wordt er niet gecontroleerd op de aanwezigheid van dit document. Ook wordt er niet gecontroleerd op de aanvullende eisen taxi's genoemd in de artikelen 5.2.73 tot en met 5.2.79.

Manoeuvrerlicht

Bij eisen van verlichting is toegevoegd dat één manoeuvreerlicht aan elke zijkant van de personen- of bedrijfsauto is toegestaan. Een manoeuvreerlicht mag niet anders dan wit stralen.

Kogelkoppeling

De kogel van een kogelkoppeling moet ten minste 49,0 mm bedragen, ongeacht de nominale diameter van kogel. Hierbij is dus de tekst "met een nominale diameter van 50 mm" komen te vervallen.

RVV 1990

In verschillende keuringseisen kunt u de afkorting 'RVV 1990' tegenkomen. Deze afkorting staat voor 'Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990' en is opgenomen bij "begrippen" in de keuringseisen.

De wijzigingen in de APK-regelgeving zijn te vinden in de aanbiedingsbrief bij de aanvulling op het APK-boek. Deze wordt medio december 2013 verzonden aan de erkenninghouders en abonnementhouders. Mocht u na 20 december geen aanvulling hebben ontvangen dan kunt u contact opnemen met de RDW via 0900 9739. De nieuwe regelgeving is ook te downloaden op www.rdw.nl.



Geknoei met tellerstanden strafbaar

Vanaf 1 januari 2014 is het strafbaar om de tellerstand terug te draaien of daarmee te adverteren. Daarnaast wordt het verplicht de tellerstand te registreren. De RDW gaat daarop toezien en op een groot aantal momenten handhaven.

De RDW neemt de registratie en de database over van Stichting Nationale Autopas (NAP). Voor de APK-keurmeester alle reden om zeer nauwkeurig om te blijven gaan met de registratie van tellerstanden. Ruwe schattingen van tellerstanden gaan problemen opleveren.

Situatie APK ongewijzigd

De registratie van een juiste tellerstand bij een APK is nu ook al verplicht. Een door de RDW-erkend bedrijf moet de registratie van de tellerstand per januari 2014 op dezelfde wijze aan de RDW doorgeven als op dit moment. Wanneer er tijdens een steekproef geconstateerd wordt dat de gemelde tellerstand afwijkt, wordt het voertuig afgekeurd. Ook de sanctie op een foutief ingevoerde tellerstand blijft ongewijzigd.

E-mailservice

Wanneer een voertuig vanaf 1 januari 2014 na een registratie van een tellerstand het oordeel "onlogisch" krijgt, ontvangt het bedrijf dat de registratie heeft gedaan een e-mail van de RDW. De erkenninghouder kan dan een correctie uitvoeren. Indien de erkenninghouder geen reden ziet om te corrigeren, dan ontvangt de voertuigeigenaar een brief van de RDW. Daarin staat dat de geregistreerde tellerstand "onlogisch" is.

Vragen?

Op www.rdw.nl/tellerstanden vindt u meer informatie over de registratie van tellerstanden. Ook vindt u daar antwoorden op veel gestelde vragen.

SNEL ZOEKEN EN VINDEN

Nieuwe website met APK-regelgeving

Naar verwachting staat begin 2014 de splinternieuwe website met APK-regelgeving online. Mooi, want eerder schreven we al dat het digitaal aanbieden van deze informatie veel voordelen voor de APK-keurmeester biedt. Het zoeken naar informatie gaat makkelijker, er is meer toelichting op de regelgeving en de informatie is actueel.

Afgestemd op gebruikers

In het ontwerp van de website is rekening gehouden met de wensen van de APK-keurmeesters. Zo wordt bijvoorbeeld de regelgeving van lichte en zware bedrijfsauto's apart getoond. De informatie wordt bovendien overzichtelijk weergegeven: op de website staan niet alleen de keuringseisen, maar ook de wijze van keuren, de eventuele aanvullende permanente eisen en de toelichting op de keuringseis handig bij elkaar. Ook handig: op de website is een overzicht te vinden van de wijzigingen in de APK-regelgeving, inclusief de vervallen eisen.

Zoeken naar informatie op de website met APK-regelgeving kan op de volgende manieren:

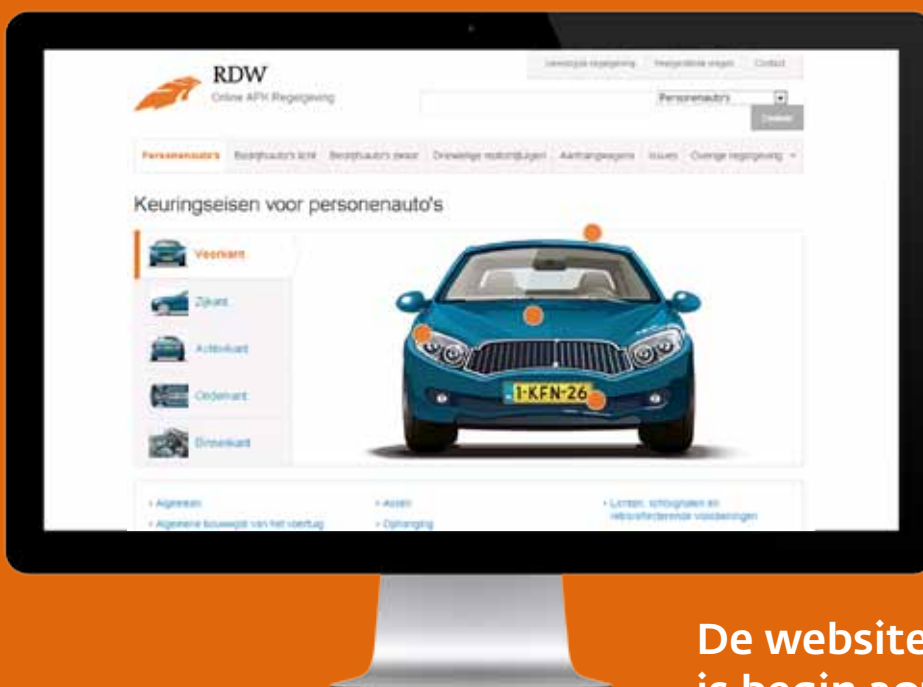
- Via een afbeelding per voertuigcategorie
- Via het menu op voertuigcategorie
- Via het menu op paragraaf
- Via een zoekopdracht

Actueel en uitgebreid

Op de website met APK-regelgeving staat toegelicht hoe de keuringseisen uit de regelgeving moeten worden toegepast. Een belangrijk voordeel van de website ten opzichte van het gedrukte handboek is het feit dat de website actuele informatie biedt. De website is continu in ontwikkeling en kan op elk gewenst moment worden bijgewerkt. Wanneer blijkt dat er bijvoorbeeld veel vragen zijn over een bepaalde eis, dan kan de RDW snel een toelichting toevoegen bij die eis.

APK-handboek

Het gedrukte APK-handboek blijft voorlopig naast de website met APK-regelgeving bestaan. Ook is de APK-regelgeving nog steeds (als pdf-bestand) te downloaden op de RDW-website.



De website met APK-regelgeving is begin 2014 te vinden op www.rdw.nl/apkregelgeving.

Enkele schermafdrrukken van de website met APK-regelgeving

Door op de oranje bolletjes op het scherm te klikken krijgt u de daarbij behorende paragraaf uit de keuringseisen te zien.

De keuringseis met de daarbij horende wijze van keuren, de aanvullende permanente eisen en de toelichting zijn op één scherm te vinden.

Wijzigingen in de regelgeving zijn te herkennen aan het gele kader om de tekst en de gele driehoek met uitroepeteken.

De gebruikte afbeeldingen zijn afkomstig uit een testomgeving; de definitieve versie kan hier dus van afwijken.

Misser Top 10

Altijd weer interessant om bij stil te staan: de Misser Top 10. Dit keer vergelijken we de periode januari 2013 tot en met september 2013 met diezelfde periode in 2012. Het eerste dat opvalt: de top vier missers bij APK2 is onveranderd gebleven.

Bij het APK2-overzicht zijn nauwelijks verschuivingen te zien. In feite zijn het steeds dezelfde missers die boven komen drijven. De top vier klassering in 2012 en in 2013 wordt zelfs ingenomen door exact dezelfde missers. Hardnekkige missers zijn en blijven de "vergeten adviespunten" en de "gebroken veer". Wel is er ook een opvallende stijger te zien.

De misser "kilometerstand wijkt meer dan 500 km af" steeg namelijk van 2,4% naar 2,9%. Bij de steekproef is dan een afwijking geconstateerd tussen de tellerstand in het voertuig en de gemelde tellerstand. Verder zien we bij de adviespunten een sterke toename van het percentage gemiste adviespunt AC4, de slijtagespeling op stuur- of fuseekogels onder 1,0 mm dat van 2,2 naar 3,9% steeg.

APK1: nieuwe nummer 3

Een nieuwe binnenkomer in de Top 3 bij de APK1 is de misser "Gegevens kentekenregister bedrijfsauto wijken af ten opzichte van het voertuig". Deze misser stond in 2012 nog op een zesde plaats met 1,7% en is nu opgeklommen naar de derde plek met 3,0%.

Om te weten te komen waar deze plotselinge stijging vandaan komt, hebben we enkele steekproefcontroleurs naar de achtergrond ervan gevraagd. Daarbij kwam naar voren dat er in veel gevallen wel een koppeling aanwezig was op het voertuig, maar dat er geen maat "afstand voorzijde voertuig tot hart koppeling" in het kentekenregister stond.

Wat verder opvalt is dat het percentage missers AC1 "Band aanwezig met een profieldiepte van 1,6 t/m 2,5 mm" steeg van 1,9 naar 2,7 % waarmee deze misser de koppositie verder verstevigde. Nieuw binnengekomen op plaats negen en tien zijn "ABS waarschuwingssignaal aanhangwagen werkt niet/gaat niet uit" en "Inrichting aanpassing dimlichtafstelling werkt niet goed". Deze missers zijn in de plaats gekomen van de "Remslang aanhangwagen licht beschadigd" en "Druk voorraad-/commandoleiding wijkt meer dan 0,5 bar af".

Misser Top 10 APK2

	2013	2012*
1. Vergeten adviespunt	11,0%	11,6% (1)
2. Veer gebroken of ondeugdelijk	5,2%	5,4% (2)
3. Stofhoes stuurinrichting beschadigd	3,7%	3,7% (3)
4. Remslang licht beschadigd, wapeningsmateriaal zichtbaar	3,2%	2,9% (4)
5. Verschil in remwerking te groot, maar minder dan 50%	2,9%	2,7% (6)
6. Verplichte verlichting werkt niet goed m.u.v. remlicht/richtingaanwijzers	2,9%	2,8% (5)
7. Kilometerstand wijkt meer dan 500 km af	2,9%	2,4% (9)
8. Inrichting aanpassing dimlichtafstelling werkt niet goed	2,6%	2,3% (10)
9. Band licht beschadigd	2,5%	2,7% (7)
10. Stofhoes fuseekogel beschadigd	2,3%	2,4% (8)

Misser Top 10 op goedkeurmeldingen - periode januari tot en met september

*Tussen haakjes staat de plaats waarop deze misser in 2012 in de Misser Top 10 stond.

APK2 vergeten adviespunten

	2013	2012
1. Vergeten AC1: Band aanwezig met een profieldiepte van 1,6 t/m 2,5 mm	4,8%	3,3%
2. Vergeten AC4: Stuur-/ fuseekogel gelijk of kleiner dan 1,0 mm slijtagespeling	3,9%	2,2%
3. Vergeten AC5: Mechanisch deel van het remsysteem vertoont slijtage	1,1%	-
4. Vergeten AC3: Roestschade aanwezig van 1,5 t/m 2E of meer dan 15% dikteafname	1,0%	0,5%
5. Vergeten AC2: Schokdemper aanwezig die lekkage vertoond	0,2%	-

APK1 vergeten adviespunten

	2013	2012
1. Vergeten AC1: Band aanwezig met een profieldiepte van 1,6 t/m 2,5 mm	2,7%	1,9%
2. Vergeten AC4: Stuur-/ fuseekogel gelijk of kleiner dan 1,0 mm slijtagespeling	1,6%	0,7%
3. Vergeten AC3: Roestschade aanwezig van 1,5 t/m 2E of meer dan 15% dikteafname	1,0%	0,1%
4. Vergeten AC2: Schokdemper aanwezig die lekkage vertoond	0,1%	-
5. Vergeten AC5: Mechanisch deel van het remsysteem vertoont slijtage	0,1%	0,2

Misser Top 10 APK1

	2013	2012*
1. Vergeten adviespunt	5,6%	4,60% (1)
2. Remvertraging bedrijfsrem aanhangwagen onvoldoende (tussen 90% en 100% van de wettelijke vertraging)	5,0%	3,90% (2)
3. Gegevens kentekenregister bedrijfsauto wijken af ten opzichte van het voertuig	3,0%	1,70% (8)
4. Band aanhangwagen licht beschadigd	2,7%	2,50% (3)
5. Verschil in remwerking op één as aanhangwagen te groot, maar minder dan 50%	2,3%	2,20% (7)
6. Geringe luchtlekkage reminrichting bedrijfsauto	2,0%	2,30% (5)
7. Band bedrijfsauto licht beschadigd	1,9%	2,30% (4)
8. Load-index band bedrijfsauto kleiner dan max.aslast	1,8%	1,40%(8)
9. ABS waarschuwingssignaal aanhangwagen werkt niet/gaat niet uit	1,8%	-
10. Inrichting aanpassing dimlichtafstelling werkt niet goed	1,5%	-

1

0

NIEUWE PINCODE MAKEN VOOR RDC inMotiv

Als APK-keurmeester beschikt u over een pasnummer en de daarbij behorende pincode. Deze pincode gebruikt u bij het afmelden. De RDW en diverse andere providers, staan het gebruik van hoofdletters en gewone letters toe in de pincode. Het systeem van RDC inMotiv zet automatisch alle letters in hoofdletters om. Voor veel keurmeesters is dit een handige functionaliteit.

Keurmeesters die bij verschillende providers afmelden en gebruik maken van de zelfde pincode kunnen echter in de problemen komen. RDC inMotiv zal vanaf begin 2014 de pincode van de keurmeester precies zo aan de RDW doorgeven zoals deze wordt ingevoerd door de keurmeester.

Het advies is om uw pincode, die is ingevoerd bij RDC inMotiv, te veranderen. Let er bij het dagelijks gebruik van de pincode goed op hoe u de pincode heeft samengesteld. Voer kleine letters altijd klein in en hoofdletters altijd groot.



WIE LEIDT DE OPLEIDER?

Een van de verbeterpunten uit het programma Kwaliteit APK was het voorstel om regelmatig een seminar te organiseren voor iedereen die bij opleiding en bijscholen van de APK-keurmeesters betrokken is. De gedachte daarachter is dat door een beter onderling contact de kwaliteit van de opleiding en daarmee dus ook van de keurmeesters zelf verbeterd kan worden. Het eerste seminar heeft inmiddels op 7 november 2013 plaats gevonden en we vroegen aan de voorzitter van de stichting Overlegorgaan APK (SO-APK) Boudewijn Hamel hoe hij deze dag in zijn functie van dagvoorzitter ervaren heeft.

Hamel: "Een schot in de roos. Verhelderend en inspirerend voor alle partijen. We hebben vooraf gezegd dat wanneer deze dag een succes wordt, er een vervolg komt. Dat gaat dus gebeuren."

Interview: Ambro Smit, TLN

In de stichting Overlegorgaan APK (SO-APK) zijn de branche, belangenorganisaties en de RDW vertegenwoordigd. Welke rol speelt Transport en Logistiek Nederland (TLN) in dit overleg? We vroegen het Ambro Smit, beleidssecretaris bij TLN.

1. Waar staat TLN voor?

"TLN is de brancheorganisatie voor de sector transport en logistiek, één van de grootste bedrijfstakken van Nederland. Met circa 5.600 kleine, middelgrote en grote transportondernemers en logistieke dienstverleners, is TLN een toonaangevende en invloedrijke belangenbehartiger in Nederland en Europa. Wij zijn het aanspreekpunt voor en over de sector. We staan voor onze leden en streven naar een zo gunstig mogelijk ondernemersklimaat voor hen. Kwaliteit, innovatie en duurzaamheid zijn daarin belangrijke pijlers. Naast het hoofdkantoor in Zoetermeer hebben we ook een kantoor in Brussel. TLN Brussel onderhoudt nauwe contacten met politici en bestuurders in Brussel en is actief binnen verschillende internationale koepelorganisaties zoals de International Road Union (IRU)."

2. Wat zijn de speerpunten voor TLN binnen SO-APK?

"Wij hebben in SO-APK eigenlijk twee petten op. De meeste leden hebben als gebruiker met de APK te maken. Maar veel vervoerders zijn ook APK-erkenninghouder. Het is onze taak om de belangen van beide groepen zo goed mogelijk te behartigen. Belangrijk is dat er duidelijke, uniforme regels voor de APK zijn en dat deze op goede en betrouwbare wijze worden uitgevoerd. De APK is bedoeld om te controleren of voertuigen nog aan de wettelijke milieu- en veiligheidseisen voldoen. Wij zijn op zich niet tegen nieuwe controlepunten in de APK, maar deze moeten wel aantoonbaar een toegevoegde waarde hebben. We moeten ervoor waken dat er onder de vlag van de APK allerlei zaken bijkomen die er niet in thuishoren. Erkenninghouders moeten niet onnodig op kosten worden gejaagd en de APK moet qua tijd en kosten wel uitvoerbaar blijven. Verder zou het mooi zijn als meer landen elkaars keuringen erkennen, zodat we ook in andere landen voor de keuring terecht kunnen."

3. Wat heeft u voor uw leden bereikt?

"Vanuit SO-APK is er in de afgelopen jaren veel bereikt. Bijvoorbeeld met het project Modernisering APK. Daarmee werd de APK modern, effectiever en efficiënter. Het heeft er voor gezorgd dat we in Nederland een goed functionerend keuringsregime hebben. Dat is heel wat waard. Dankzij een sterke lobby is het gelukt om het gevaar vanuit Brussel om dit systeem te verbieden, af te wenden. Daar zijn wij erg blij mee. Nu zijn we volop bezig om de kwaliteit van de APK nog verder te verbeteren. Wat meer kijkend naar de APK1 zijn er ook kleine en grotere successen te melden. Zo is de controle op extra aanwezige verlichting versoepeld en zijn de eisen voor deuken en groeven

in de koppelingsplaat en schotelkoppeling komen te vervallen. En dan is er natuurlijk de recente verhoging van de extrapolatiedruk voor opleggers en aanhangwagens, geregistreerd na 31 december 2011, van 6,5 naar 7 bar. Dankzij deze maatregel kunnen deze voertuigen vanaf het nieuwe jaar bij de APK makkelijker aan de strengere remvertragingseisen voldoen."

4. Hoe zijn de contacten met de andere leden van SO-APK?

"Erg goed. Ik zit al heel wat jaren in dit overleg, dat geldt ook voor de meeste andere vertegenwoordigers. We kennen elkaar goed en weten wat we aan elkaar hebben. Dat maakt het een stuk makkelijker om lastige zaken op de agenda te zetten. Er zijn natuurlijk best onderwerpen waarbij de belangen niet gelijk zijn en waar de nodige discussie over is, maar de samenwerking is goed en we komen eigenlijk altijd tot een oplossing."

5. Hoe ziet u de toekomst van de APK?

"De toekomst van de APK zien wij met veel vertrouwen tegemoet. Zeker nu zowel de EU Transportraad als het Parlement het Commissievoorstel om de APK alleen nog bij de overheid of

aangewezen testcentra te laten plaatsvinden, heeft afgewezen. Het Nederlandse keuringsregime lijkt daarmee behouden en daar zijn wij uitermate blij mee. Want we hebben hier een goed functionerend APK-systeem waar wij als sector veel in geïnvesteerd hebben en waar wij en onze leden zeer tevreden over zijn. Dat willen we niet graag kwijtraken. De APK zal altijd in beweging blijven. Ook de komende jaren komt er veel op ons af. Niet elke voorgestelde verandering is echter een verbetering. We moeten daarom alert en kritisch blijven. Maar dat gaat zeker lukken."

1

1



1

Kentekenplaten

Ik kreeg bij de APK te maken met een auto waarvan de kentekenplaat doorgeknipt was om hem te monteren. Mag dat?

Antwoord

Nee. Het kenteken (de cijfers en letters die het kenteken vormen) dient op één plaat te staan. Dit geldt voor alle typen toelaatbare kentekenplaten. Zodra een kentekenplaat is doorgeknipt is er sprake van meerdere kentekenplaten, waarbij op geen van de platen het juiste kenteken is weergegeven. Dat betekent afkeur met code A03.

Ik kreeg een auto met een datum eerste toelating van voor 1978 aangeboden. In plaats van een kentekenplaat gaf een blauwe sticker met daarop witte letters en cijfers het kenteken weer. Mag ik dat accepteren?

Antwoord

Nee. Dit is geen kentekenplaat zoals bedoeld is in de wetgeving. Daarin wordt vermeld dat er een kentekenplaat gebruikt moet zijn en dus is een sticker niet toelaatbaar.

In de keuringseisen staat dat de kentekenplaat goed leesbaar en niet afgeschermd mag zijn. Hoe moet je de kentekenplaat controleren op leesbaarheid?

Antwoord

Dit moet gebeuren terwijl u op een afstand van 20 meter voor dan wel achter het midden van het voertuig staat. Het spreekt voor zich dat u én het voertuig op ongeveer dezelfde hoogte moeten staan. De cijfers en letters moeten volledig zichtbaar zijn. U kunt dit nalezen in artikel 5.*.1 van de keuringseisen.



GEEN REMMENTESTBANK, GEEN KEURING

Vanaf 1 mei 2014 is een gecertificeerde remmentestbank nodig om APK2 te mogen keuren. Nog 1367 erkenninghouders beschikken niet over zo'n bank. Behoort u bij die groep, onderneem dan actie.

0 0 0 1 3 6 7



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** stelt u aan de RDW Servicedesk ICT, telefoon 0598 69 33 69

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

Adreswijzigingen kunt u zelf uitvoeren via www.IBKI.nl, mijn IBKI, of doorgeven aan het IBKI, telefoon 030 608 77 66. Daarnaast kunt u adreswijzigingen uitvoeren via het afmeldsysteem.

Colofon



Redactieadres

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

Fotografie **RDW, Annet Delfgaauw & Target Press**
Design **ping-pong Design**

Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Niets uit deze uitgave mag zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de RDW in enige vorm worden overgenomen, veeleenvoudigd en/of openbaar worden gemaakt. Voor de precieze keuringseisen verwijzen wij u naar de Regelgeving APK. APK Keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:



EXAMINERING EN
CERTIFICERING VOOR DE
MOBILITEITSBRANCHE