

APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 71 - DECEMBER 2015

'VEEL TOERISTEN
REGELEN DE APK
BIJ ONS OP TEXEL'

ROBBERT GRISNIGT, EIGENAAR/KEURMEESTER AUTOBEDRIJF GRISNIGT

Verlichte vrachtwagens

PLAATS, KLEUR EN AANTAL
MARKERINGSLICHTEN
GOED GEREGLD - PAGINA 5

Ruim 15.000 bedrijven

VERTEGENWOORDIGT EVO,
OOK BINNEN SO-APK
ONS NETWERK - PAGINA 8

Milieumeting uitvoeren?

ALLES OVER DE EOBD-
EN UITLAATGASTEST
HOE ZIT DAT - PAGINA 10

EVEN VOORSTELLEN



ARIAN JANSE, TEAMLEIDER
ONTWIKKELAFDELING IBKI

In het vorige nummer van APK-keurmeester heeft mijn collega Jan Noodelijk afscheid genomen van de redactieraad. Aan mij de eer om het stokje van hem over te nemen. Ik doe dat graag. Ik zie het blad als een waardevolle aanvulling voor de keurmeester. Vanuit mijn functie als teamleider van de ontwikkelafdeling van IBKI kan ik een zinvolle bijdrage leveren. Onder mijn directe verantwoordelijkheid en die van mijn collega van uitvoering komt de examinering rondom de APK tot stand. Wij worden hierbij terzijde gestaan door een uitstekend team van inhoudelijke specialisten. Ik ben sinds 1992 in dienst van IBKI en al die tijd ook inhoudelijk bezig met examinering. Voor mij was de keus toen voor IBKI vanuit mijn interesse en opleiding (MTS- en HTS-autotechniek) een logische. Ik heb er heel veel zin in om mijn bijdrage te leveren aan het blad APK-keurmeester. Ik heb nu de voorbereiding voor nummer 71 van dichtbij mogen meemaken en het is fijn om met zo'n groep enthousiaste professionals te werken.

Vragen?

- Over de inhoud van deze APK Keurmeester? RDW Klantenservice 0900 97 39 (werkdagen 8.00 - 17.00 uur).
- Over het afmeldsysteem? Bel uw eigen communicatieprovider.
- Over uw RDW-pincode? RDW Servicedesk ICT 0598 69 33 69.
- Over examens en bevoegdheidspassen? IBKI 030 608 77 66.
- Een adreswijziging doorgeven? Mijn IBKI op www.IBKI.nl, 030 608 77 66 of gebruik het afmeldsysteem.



Redactieadres

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

Design KRIS KRAS context, content and design

Fotografie Hollandse Hoogte, Edith Paol, RDW

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



'EEN FRANS ECHTPAAR
KOMT HIER AL 25 JAAR'

Garage Grisnigt zit al bijna vijftig jaar in Den Burg, op Texel. Het hele jaar door is het druk, met een flinke piek in de zomer. Dan brengen veel toeristen hun auto voor de APK-keuring en onderhoud. Velen zijn al jaren vaste klant.



ROBBERT GRISNIGT, EIGENAAR/KEURMEESTER
GARAGE GRISNIGT, DEN BURG (TEXEL)

Hoe is jullie autobedrijf ontstaan?

"In 1967 is mijn vader ermee gestart. Van oudsher is het een Peugeot/Volvo-garage, maar ook alle andere merken komen langs. Inmiddels zijn mijn broer Willem en ik samen eigenaar, een echt familiebedrijf dus. M'n vader is inmiddels 76 en werkt nog zes dagen per week. Meestal komt hij rond half 11, eerst drinkt hij nog een kop koffie met m'n moeder. Hij neemt ons veel werk uit handen, zoals allerlei reparaties en hulp bij pechgevallen als we voor de ANWB werken."

Naast het garagewerk bieden jullie ook ANWB-service?

"Klopt, een 24-uurs dienst. Dat doen we om de week, samen met Renault-garage Dros. Vooral in de vakantieperiode is het heel druk. Dan hebben we soms tien pechgeval-

len per dag. Problemen met de accu, een kapotte uitlaat of remleiding, noem maar op. Verder rijden van maart tot november achttien tuktuks rond, die worden verhuurd aan toeristen. Ook daar hebben we onze handen vol aan. Elke week is er wel een in reparatie. In het laagseizoen doen we de APK-keuring van de tuktuks. Meestal zijn de banden en remslangen aan vervanging toe."

Hoe is het om veel toeristen als klant te hebben?

"Dat bevalt goed. Veel toeristen zijn zelfs vaste klant, waaronder veel Duitsers. Het meest bijzondere is een echtpaar uit Frankrijk dat al 25 jaar bij ons komt. Ze kopen in Parijs een nieuwe Peugeot en wij onderhouden hem. Ze brengen zelfs de auto's van hun zoons bij ons voor onderhoud. Veel mensen

hebben een tweede huisje op Texel en ze vinden het handig de APK en reparaties door ons te laten doen. Thuis is er bijvoorbeeld een wachttijd van zes weken, maar bij ons niet. Op vakantie hebben ze meer tijd voor dit soort dingen en kunnen ze de auto wel even missen. Dat is een voordeel als een reparatie wat langer duurt of als er een steekproefcontroleur komt. Ook op Texel controleert de RDW natuurlijk."

Wat is het leukst van het werk?

"De afwisseling: elke dag is anders. We hebben ervaring met alle merken auto's. En al zitten we op een eiland, de aanlevering van auto-onderdelen is geen probleem. Twee keer per dag kunnen we bestellingen plaatsen en die komen dezelfde dag nog mee met de veerboot, om 13.00 en 14.30 uur."

APK-regelgeving

Wat verandert er per 1 januari 2016?

Vanaf 1 januari 2016 zijn er verschillende wijzigingen in de APK-regelgeving van kracht. We zetten de belangrijkste wijzigingen voor u op een rij.

TACHOGRAAF BIJ LICHTE BEDRIJFS- EN PERSONENAUTO'S

Het kan zijn dat een tachograaf is gemonteerd in een personen- of bedrijfsauto bij een APK2-keuring. U controleert dan als er een installatieplaatje voor een tachograaf aanwezig is:

- de geldigheidsduur op het installatieplaatje;
- de juiste verzegeling van de tachograafinstallatie (alleen snelheidsgever);
- de juiste verzegeling van de tachograafinstallatie;
- de omtrek van de banden, die niet meer dan 4% mag afwijken van de gegevens op het installatieplaatje.

MEERDERE BRANDSTOFFEN IN RAADPLEEGSCHERM

In het 'Raadpleegscherm voertuigen' kunt u vanaf 1 januari 2016 maximaal zes brandstofsoorten te zien krijgen voor een voertuig. Tot nu toe waren dat er maximaal twee. Alle brandstofsysteem waarop een motor van een voertuig afzonderlijk kan draaien, worden getoond. De volgorde van het tonen van brandstofsysteem is niet meer van belang, de term 'hoofdbrandstof' wordt daarom niet meer gebruikt.

ALLE BRANDSTOFSYSTEMEN CONTROLEREN

Alle brandstofsysteem van een voertuig moeten gecontroleerd worden op lekkage. Als een motor van een voertuig is uitgerust met meerdere brandstofsysteem moet het voertuig op lekkage beoordeeld worden wanneer het voertuig afzonderlijk loopt op de verschillende brandstofsysteem. Als de controle van lekkage niet op alle brandstofsysteem mogelijk is, registreert u dit met code OP2 tijdens de melding.

CONTROLE UITLAATGASSEN VERBRANDINGSMOTOREN MET ELEKTRISCHE ONTSTEKING

Als een uitlaatgastest noodzakelijk is, beperkt deze controle van de uitlaatgassen zich tot de voertuigen die als één van de brandstoffen LPG of benzine gebruikt. De milieueisen beoordeelt u alléén op LPG als er een G in het kentekenre-

gister is vermeld. De milieueisen beoordeelt u alléén op benzine als er een B (niet in combinatie met G) in het kentekenregister is vermeld.

AANPASSINGEN IN APK-RAPPORT

Per 1 januari 2016 zijn er een paar kleine aanpassingen doorgevoerd op het APK-rapport:

- de term 'kilometerstand' is gewijzigd in 'tellerstand';
- toevoeging van de tekst: 'Onderdelen die vervangen of gerepareerd zijn, vallen buiten de beoordeling van artikel 91 WvW', in het geval de voertuigeigenaar het niet eens is met de goedkeuring van zijn voertuig;
- bij een afkeurmelding komt er boven de afkeerpunten te staan 'in het kader van de APK zijn de volgende gebreken geconstateerd';
- als er een duplicaat wordt geprint van het APK-rapport van een voertuig waarop een steekproef is geweest, wordt op de plek waar normaal gesproken de handtekening van de RDW-medewerker staat de volgende tekst geprint: 'Dit keuringsbewijs is automatisch gegenereerd en bevat daarom hier geen handtekening'.

VULAANSLUITING CNG-INSTALLATIE

Vanaf volgend jaar moet de vulaansluiting van een CNG-installatie zijn voorzien van een stofkap, tenzij deze al is beschermd tegen vuil en vocht.

TROTTOIRSPIEGEL

Vanaf 1 januari 2016 is een trottoirspiegel niet langer verplicht als het onmogelijk is de gehele spiegel op tenminste 2,20 m hoogte te

monteren of als de spiegel niet volledig zichtbaar is vanaf de bestuurdersplaats.

NIET TE OPENEN OF NIET TE VERWIJDEREN VOERTUIGONDERDEEL

Vanaf 1 januari 2016 zijn de volgende onderdelen toegevoegd aan artikel 5.1b.3:

- kofferdeksel;
- motorkap;
- tankklep;
- beschermdop koppelingskogel;
- overige onderdelen.

Samen met de bestaande onderdelen uit de lijst moet u deze eventueel openen of verwijderen om alle keuringsaspecten te kunnen beoordelen. Het kan voorkomen dat een keuringsaspect niet te beoordelen is, doordat het onmogelijk is een onderdeel te openen of te verwijderen. Het voertuig moet u dan op dit aspect afkeuren. Gebruik bij het niet kunnen beoordelen van een keuringsaspect de code O06, een toelichting is hierbij verplicht. Bij sommige voertuigonderdelen uit de lijst is beschreven dat de controle achterwege blijft, als dit niet zonder beschadigingen kan. In deze situatie gebruikt u code OP1 'afgedekt onderdeel niet beoordeeld'.

OVERIGE WIJZIGINGEN IN DE APK-REGELGEVING

In de aanvulling op de APK-regelgeving staan ook tekstuele wijzigingen. Deze wijzigingen hebben een markering in de kantlijn. De meest actuele tekst vindt u op www.rdw.nl/apkregelgeving.

Home > Raadplegen Voertuig	
Home	
Raadplegen Voertuig	
APK	
LPG-installatie	
Tachograaf	
Boordcomputer	
Keurmeester	
Keuringsinstantie	
	Technische gegevens personenauto
Kenteken:	
VIN:	WDD2452311J49
Plaats VIN:	r. tegen schutbord onder motorkap
Merk:	MERCEDES-BENZ
Type:	B 150
Datum eerste toelating:	29-05-2009
APK Vervaldatum:	29-05-2016
Voertuigsoort:	Personenauto
Carrosserietype(n):	AC
EEG voertuigclassificatie:	M1 AC
Brandstof:	B E G
Geluidsniveau (dB(A)):	83 83
Toerental geluidsniveau (min-1):	3900 3900
Aantal cilinders:	4
Maximum massa voertuig:	1835 kg
Technisch toegestane maximum massa:	1835 kg

Plaats, aantal en kleur

Markeringslichten: wat is verplicht en wat is toegestaan?

In de APK-regelgeving staat wanneer markeringslichten verplicht zijn. Wat zijn de exacte eisen? En wat als een voertuig meer verlichting heeft dan is toegestaan? We zetten de regelgeving voor u op een rij.

DEFINITIE VAN EEN MARKERINGSLICHT

Een markeringslicht is een licht dat op het breedste punt van het voertuig zo hoog mogelijk is aangebracht, waardoor duidelijk de totale breedte van het voertuig wordt aangegeven. Dit licht is bestemd om voor bepaalde voertuigen en aanhangwagens de breedte- en achterlichten aan te vullen door in het bijzonder de aandacht te vestigen op de omvang.

BEOORDELEN VAN DE PLAATS VAN MARKERINGSLICHTEN

Voor de APK geldt alleen de plaats van de markeringslichten ten opzichte van de breedte van het voertuig. De APK-eis is: aangebracht op een afstand van niet meer dan 50 cm vanaf het breedste punt van het voertuig.

De positie ten opzichte van de lengte van het voertuig is niet geregeld. Regelmatig zijn de markeringslichten voor de voorzijde aan de achterzijde van het voertuig gemonteerd in één unit die naar beide zijden de juiste kleur uitstraalt (zie foto).



VERPLICHT AANTAL EN KLEUR

Of markeringslichten verplicht zijn, is afhankelijk van de voertuigcategorie, het bouwjaar en de breedte van het voertuig. In artikel 5.*.51 staat:

- Als markeringslichten verplicht zijn, dan moeten er twee aan de voorzijde en twee aan de achterzijde gemonteerd zijn. Deze kunnen gecombineerd zijn in één ornament.
- De kleur naar de voorzijde is wit en naar de achterzijde is de kleur rood.

WELKE VERLICHTING IS TOEGESTAAN?

De moeilijkheid bij de beoordeling voor de APK zit in de toegestane verlichting, met name de hoeveelheid en plaats. Artikel 5.*.57 regelt wat is toegestaan:

- maximaal vier markeringslichten aan de achterzijde en vier aan de voorzijde;
- het staaklicht. Dit licht geeft de voertuiglengte weer aan de bestuurder en geldt ook als markeringslicht. De eis voor de kleur van deze verlichting is gelijk aan de markeringslichten: wit naar de voorzijde en rood naar de achterzijde. Ook de plaatsingseisen zijn gelijk aan die van de markeringslichten.

Kortom: er kunnen maximaal vier markeringslichten en twee staaklichten aan de voorzijde en aan de achterzijde op een voertuig zijn gemonteerd.

MEER DAN ZES LICHTEN: ARTIKEL 5.1A.4, BEPALEN AANTAL LICHTEN

Zijn er meer dan zes lichten gemonteerd? Dan kunnen we bekijken of ze voldoen aan artikel 5.1a.4 van de algemene bepaling. Hier wordt bepaald of we een combinatie van al dan niet identieke lichten kunnen aanmerken als één licht. Voldoen ze aan deze bepaling, dan

kunnen we twee of meer lichten zien als één licht. Deze algemene bepaling is ook van toepassing op bijgeplaatste markeringslichten.

TE VEEL VERLICHTING? WAT DAN?

Wat als er toch meer verlichting aanwezig is op het voertuig? Artikel 5.*.65 is hier duidelijk in. Alle overige verlichting die niet verplicht of toegestaan is, mag niet werken bij de APK-keuring, ook niet in combinatie met andere verlichting. Met andere woorden: de lichten moeten apart geschakeld zijn. Heeft het voertuig tijdens het gebruik op de weg meer verlichting dan toegestaan? Dan gelden de gebruikerseisen, hoofdstuk 5 afdeling 18 uit Regeling voertuigen. De controlerende instantie (politie) kan hiervoor een boete geven.

MARKERINGSLICHTEN/STAAKLICHTEN, VOOR- EN ACHTERZIJD

Personenauto's, bedrijfsauto's en aanhangwagens

	Verplicht		Toegestaan	
	ja	nee	ja	nee
Breedte > 2.10 mcm DET na 31-12-1997	ja		Voor 2 Achter 2	ja Achter 2
Breedte > 2.60 mcm DET vóór 01-01-1998	ja		Voor 2 Achter 2	ja Achter 2
Breedte ≤ 2.10 m cm DET na 31-12-1997		Nee	-	ja Achter 4
Breedte ≤ 2.60 m cm DET vóór 01-01-1998		Nee	-	ja Achter 4
Staaklichten		Nee	-	ja 2*

* 2 Staaklichten aan de achterzijde gemonteerd, waarbij in één unit naar voren wit- en naar achteren rood licht stralen.

Online APK-regelgeving: wat is de waarde van de toelichtingen?

Veel mensen vragen zich af: staat in de online APK-regelgeving en het APK-boek dezelfde wet- en regelgeving? Het simpele antwoord is: ja. Toch is er wel een verschil. In de online versie heeft de RDW toelichtingen toegevoegd om de keuringseisen te verduidelijken. Wat is de waarde van deze toelichtingen?

BETROUWBAAR EN JUIST

Een toelichting is geen wet- of regelgeving. Voor de uitvoering van de APK is alleen de gepubliceerde regelgeving leidend, te

vinden op www.overheid.nl. Omdat de APK-regelgeving is opgenomen in verschillende gepubliceerde regelingen, heeft de RDW deze gebundeld in het APK-handboek én online op www.rdw.nl/apkregelgeving. De RDW is ervoor verantwoordelijk dat het APK-handboek, de digitale regelgeving en de online toelichtingen betrouwbaar en juist zijn.

STANDPUNT VAN DE RDW

De uitleg in de toelichting is het standpunt dat de RDW heeft ingenomen naar aanleiding van veel dezelfde vragen uit de praktijk

over een bepaalde keuringseis. Keurmeesters mogen de toelichting dan ook opvolgen en gebruiken bij de uitvoering van de APK-keuring.

ALTIJD ACTUEEL EN TOEGANKELIJK

Vroeger kon de RDW uitleg alleen communiceren via de APK-keurmeester en de technische helpdesk (KIT). Nu kan dat ook via de website. Het voordeel is dat deze informatie altijd actueel en voor iedereen toegankelijk is. Daarnaast dragen de toelichtingen eraan bij dat alle keurmeesters de APK op dezelfde manier uitvoeren.

KEURINGSEIS TOEPASSEN, IN DRIE STAPPEN
ONLINE APK-REGELGEVING: WWW.RDW.NL/APKREGELGEVING



De papierloze steekproef komt eraan

Na een succesvolle proef met tablets gaan nu alle steekproefcontroleurs van de RDW digitaal werken. Tot en met maart 2016 vervangt de RDW alle papieren van de steekproefcontroleurs door tablets. De deelnemers aan de proef waren zeer enthousiast. Zij vonden werken met een tablet veel fijner dan het schrijven van een rapport op papier. Digitaal werken gaat sneller en wordt als professioneler ervaren. Steekproefcontroleurs krijgen op de tablet meer informatie (kilometerstand, merk, type van de auto waar ze een steekproef moeten uitvoeren) dan in de tot nu toe gebruikelijke sms. Voordeel is ook dat alle gegevens 'realtime' verwerkt worden. Zonder tablet moesten de papieren rapporten eerst opgestuurd en daarna handmatig verwerkt worden. Daarnaast geeft papierwerk altijd risico's voor de kwaliteit, bijvoorbeeld als iemand onleesbaar heeft geschreven of als de verzending misgaat.



Steekproefcontrole rapport bij misser en/of afwijking Waar tekent u voor?

Als een steekproefcontroleur een misser en/of afwijking tijdens de steekproef constateert, maakt hij een steekproefcontrole rapport op. Als keurmeester ondertekent u dit rapport. Maar waar tekent u nu eigenlijk voor? De status van de handtekening is afhankelijk van wat er is geconstateerd.

EEN (TECHNISCHE) MISSER: AKKOORD OF BEZWAAR

Betreft het een (technische) misser en u tekent onder het resultaat, dan tekent u 'voor akkoord'. Dat betekent dat u het eens

bent met de bevindingen van de steekproefcontroleur. Hier kunt u op een later moment niet meer op terugkomen. Bent u het niet eens met het resultaat (technische misser)? Dan kunt u dit aangeven door uw handtekening te plaatsen op het steekproefcontrole rapport onder 'Bezwaar tegen het resultaat van de steekproef'.

EEN AFWIJING IN DE ERKENNINGSEIS: U TEKENT 'VOOR GEZIEN'

Heeft de steekproefcontroleur een afwijking ten opzichte van de erkenningseis geconstateerd, dan tekent u onder het resultaat 'voor

gezien'. Hiermee geeft u aan dat u heeft gezien wat er is geconstateerd. Een herkeuring in beroep is niet mogelijk. De bedrijfsinspecteur geeft daarna de erkenninghouder en/of keurmeester de gelegenheid om zijn zienswijze kenbaar te maken.

Wanneer u weigert het steekproefcontrole rapport te ondertekenen, dan wordt dit gezien als het geen medewerking verlenen aan de steekproef. Ook hiervoor zal de bedrijfsinspecteur vragen naar de zienswijze.

Ook in online APK-regelgeving Handig: online stroomschema EOB

Bij de invoering van de EOB-test, in plaats van het fysiek meten van de uitlaatgassen, heeft iedere keurmeester en erkenninghouder een handig schema ontvangen. Hiermee kunt u snel in chronologische volgorde de EOBD-procedure doorlopen. Door intensief gebruik en verlies van het schema is er veel vraag naar een nieuw exemplaar.

TIP: GA NAAR WWW.RDW.NL/APKREGELGEVING

Onderaan de startpagina staat de rubriek 'Ook handig'. Hier vindt u onder andere het stroomschema voor de EOB.



Nieuwe informatieomgeving voor APK-keurmeesters en LPG-technici

De RDW lanceert eind 2015 een nieuwe persoonlijke informatieomgeving, speciaal voor APK-keurmeesters en LPG-technici. U kunt inloggen met uw DigiD, waar u ook bent, dus ook vanuit huis. In de informatieomgeving vindt u uw persoonlijke gegevens en documenten. Bijvoorbeeld uw bevoegdheden, cumsumstand, zelf herstellen/invoeren van uw pincode en een overzicht van het aantal keuringen dat u heeft gemeld bij de RDW.

De keurmeesteromgeving zoals deze nu is in APK Webdirect blijft nog bestaan. Ook de huidige functionaliteiten blijven daar behouden. De nieuwe informatieomgeving is rond de verschijning van deze APK-keurmeester beschikbaar en te bereiken met de inlogknop op www.rdw.nl > Zakelijk > APK > APK-keurmeester.



'TOT 1995 HADDEN WIJ EEN EIGEN AUTO- KEURINGSDIENST'

RUBEN WILLEMS / BELEIDSADVISEUR WEGVERVOER EVO



WE ZIJN DE STEM VAN 15.000 BEDRIJVEN, UIT RUIM 300 BRANCHES



De mobiliteitsbranche, belangenorganisaties en de RDW zijn vertegenwoordigd in de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK). Dat geldt ook voor EVO, de ondernemersvereniging voor verladers. We vroegen Ruben Willems, beleidsadviseur wegvervoer van EVO, naar zijn ervaringen met SO-APK.

Wat zijn de speerpunten van EVO?

'Voor onze achterban is het van belang dat wet- en regelgeving toepasbaar is en blijft. Daar letten we als EVO goed op, ook binnen een overlegorgaan als SO-APK. We vertegenwoordigen zo'n 15.000 bedrijven, uit meer dan driehonderd branches. Stel dat er vanuit Brussel regels komen die hen meer tijd kosten, dan heeft dat nogal wat impact. Denk bijvoorbeeld aan de frequentie van APK-keuringen. Iedereen in onze branche staat achter de APK, maar het moet wel uitvoerbaar zijn, zonder onnodige regels. Als EVO hebben we trouwens al zeventig jaar ervaring met periodieke keuringen en weten we wat de voordelen zijn. Van 1947 tot 1995 hadden we een EVO-autokeuringsdienst voor bedrijfsauto's, met eigen keuringsdeskundigen.'

Hoe bevalt de samenwerking binnen SO-APK?

'Het is goed dat de SO-APK er is. Alle organisaties die iets met de periodieke keuring te maken hebben, zitten aan tafel. Iedereen bekijkt de onderwerpen vanuit zijn eigen invalshoek en dat is heel waardevol. Van elk voorstel komen alle voor- en nadelen aan bod, waardoor we niet snel iets over het hoofd zien. We kunnen goed gewogen adviezen geven en besluiten nemen. Vervolgens maakt iedereen de vertaalslag naar de eigen branche en achterban. Dat zorgt voor draagvlak. Veel organisaties die net als wij te maken hebben met bedrijfsauto's, komen we natuurlijk ook buiten het overleg tegen. Zoals BOVAG, TLN, FOCWA, VACO en RDW. Met de RDW hebben we regelmatig te maken als het gaat om ontheffingen, voertuigtechniek en de Regeling voertuigen. Denk ook aan bijzonder transport, zoals Lange

Zware Vrachtoertuigen. Onlangs heeft de RDW onderzoek gedaan naar overbelading in Nederland. De resultaten delen ze met ons en we bespreken wat mogelijke verbeterpunten zijn. Het helpt als je betrokken bent bij elkaars werk.'

Op welk resultaat bent u het meest trots?

'Vorig jaar speelde de nieuwe wet- en regelgeving voor APK-keuringen vanuit Brussel. Wij hebben ons vooral met de frequentie bemoeid - ons speerpunt. De RDW heeft het traject rondom die nieuwe regels overigens goed aangepakt. In werkgroepen konden alle betrokkenen meepraten over de nieuwe richtlijn. Dat hebben we dan ook gedaan. Daarbij hebben we met onze eigen achterban overlegd en de plannen afgestemd. Wat wij hebben ingebracht was in lijn met de wens van het bedrijfsleven. Dat is heel goed gegaan. De APK-frequentie voor voertuigen op diesel, zoals bedrijfsauto's, is gelijk gebleven. Vaker keuren is niet nodig. Op deze manier blijven de regels werkbaar en breed gedragen.'

Hoe ziet u de toekomst van de APK?

'De digitalisering neemt toe. De autobranche wordt steeds meer 'ICT-driven'. Er zijn ook andere ontwikkelingen, zoals meer variatie van brandstoffen. Het gaat allemaal snel op dit moment en dat vraagt best veel van keurmeesters. Ze moeten hun kennis goed bijhouden en zich in nieuwe onderwerpen verdiepen. De complexiteit van het werk neemt toe, maar dat biedt ook wel weer nieuwe kansen. De effecten voor de langere termijn weten we nog niet, maar alle ontwikkelingen zijn wel erg interessant.'

EVO IN HET KORT

De goederen van 15.000 handels- en productiebedrijven, uit meer dan driehonderd branches, genereren 70 procent van de ladingstromen in, van en naar Nederland. Een efficiënte logistiek bepaalt in belangrijke mate het succes van die ondernemingen. EVO behartigt de belangen en geeft toegang tot kennis over vervoer, magazijnen, gevaarlijke stoffen en internationaal ondernemen.

RIJ- EN RUSTTIJD?

Een verplichte registratie van de rij- en rusttijden voor ondernemers met een bedrijfsauto, is dat nodig? EVO vindt van niet en riep de achterban op om een petitie hiertegen te ondertekenen.

Van alle 820.000 bedrijfsauto's in Nederland is ruim 95% in gebruik van zogeheten 'eigen vervoerders', zoals schilders, bakkers of elektriciens. Zij rijden jaarlijks gemiddeld minder dan 18.000 kilometer, altijd korte ritten. EVO vindt het daarom onnodig dat deze ondernemers mogelijk verplicht hun rij- en rusttijden moeten registreren. EVO heeft hen opgeroepen om een online petitie te ondertekenen, via de EVO-website.

Geen tachograaf

Ondernemers die bedrijfsauto's met een aanhangwagen hebben, zijn in sommige gevallen nu al verplicht hun rij- en rusttijden te registreren via een tachograaf. Omdat de Europese Commissie aan vervoersplannen voor de komende jaren werkt, willen enkele partijen in Brussel de registratie voor alle bedrijfsauto's verplicht stellen. EVO vroeg ondernemers daarom eerder dit jaar wat zij van de plannen vinden. Daaruit bleek dat vrijwel alle ondernemers ertegen zijn.

Milieumeting uitvoeren?

Gebruik EOBD-uitleesapparatuur of uitlaatgastester

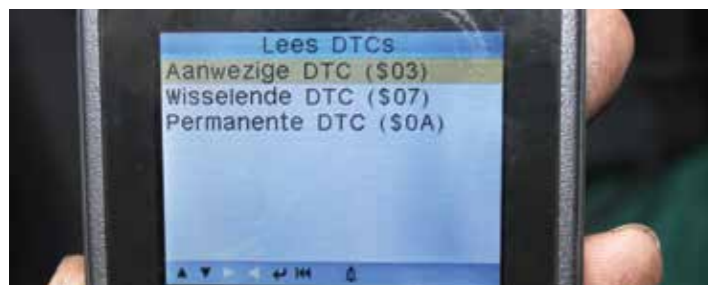
Voor de APK-keuring van diesel- en benzinevoertuigen is een milieumeting verplicht, afhankelijk van de datum van eerste toelating (DET). Als u een benzinevoertuig keurt, kunt u een EOBD-uitleesapparaat of een uitlaatgastester gebruiken. Welk apparaat u gebruikt, is afhankelijk van het bouwjaar en de uitgevoerde meetresultaten. We zetten de regels voor het gebruik van de apparatuur voor benzinevoertuigen op een rij.

EOBD-uitleesapparatuur

Bij voertuigen met een DET na 31 december 2005 gebruikt u afhankelijk van de brandstof een EOBD-uitleesapparaat. Hiervoor geldt:

- het apparaat voldoet aan alle protocollen die staan beschreven in de regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK, artikel 13 lid 8c;
- CE-markering en Nederlandstalige handleiding zijn aanwezig;
- de erkenninghouder is ervoor verantwoordelijk dat de keurmeester de apparatuur goed kan bedienen en weet hoe deze werkt.

De steekproefcontroleur kan u vragen uw EOBD-apparaat te bedienen.



Modus 3

Om bij de EOBD-meting de juiste keuringsbeslissing over de foutcodes te kunnen nemen, moet deze in het juiste programma zitten: modus 3.

In deze modus staan de definitieve foutcodes, dus deze moet u bij de APK-keuring beoordelen. Staat er bijvoorbeeld een foutcode in modus 7, dan neemt u deze niet mee bij een keuringsbeslissing. Hoe u de foutcodes in modus 3 zichtbaar maakt, kunt u lezen in de handleiding van uw EOBD-uitleesapparaat. Voor elk type uitleesapparaat is dit namelijk anders.

Uitlaatgastester

Bij voertuigen met een DET vóór 01-01-2006 en na 31-12-1973 en in bepaalde situaties na de EOBD-meting is een uitlaatgastest verplicht. Ook hier geldt dat de keurmeester de apparatuur kan bedienen en weet hoe deze werkt. Daarnaast geldt:

- het apparaat voldoet aan alle voorwaarden die staan beschreven in artikel 13 en hieronder zijn weergegeven:
 - een certificaat van eerste keuring afgegeven door onderzoekgerechtigde óf een geldig certificaat van herkeuring (niet ouder dan 12 maanden) is aanwezig;
 - een Nederlandstalige handleiding is aanwezig;
- het monsternamesysteem verkeert in goede staat, met name de monsternameslang en sonde (aanvullende permanente eisen, artikel 43 lid 4);
- de uitlaatgastester voldoet aan alle specifieke technische eisen die staan in Regeling voertuigen, Hoofdstuk 8 Meetmiddelen.

Toerental vaststellen

Om de juiste viergasmeting uit te kunnen voeren, stelt u allereerst het toerental vast. Als in het voertuig een toerenteller aanwezig is, mag u deze gebruiken. Twijfelt u aan de werking hiervan? Of zit er geen toerenteller in het voertuig of resulteren de waarden van de viergastest in een afkeur? Gebruik dan een universele toerenteller of een toerenteller die is geïntegreerd in de uitlaatgastester om het juiste toerental vast te stellen. Volgens de erkenningsregeling is elke

erkenninghouder verplicht een universele toerenteller in het bezit te hebben. Deze hoeft niet gecertificeerd te zijn.



Brandstofsoort instellen

Voor de APK-keuring stelt u vervolgens de uitlaatgastester in op de juiste brandstofsoort, anders neemt u mogelijk een onjuiste keuringsbeslissing. De lamdawaarde die het apparaat berekent, is namelijk afhankelijk van de brandstofsoort en zal voor benzine of LPG als brandstof een andere meetwaarde laten zien. De oorzaak hiervan ligt in het stoichiometrische mengsel (verhouding lucht/brandstof). Voor benzine is deze circa 1:14,7 en voor LPG 1:15,5. Hoe u de apparatuur moet instellen, leest u in de handleiding.



EOBD-uitleesapparaat en communicatie

Wilt u de EOBD uitlezen? Dan moet u eerst bepalen of er communicatie mogelijk is tussen het EOBD-uitleesapparaat en het voertuig. Hiervoor sluit u het apparaat aan op het voertuig via de EOBD-connector.

Is er verbinding tussen het voertuig en het apparaat? Dan kunt u bepalen of er communicatie mogelijk is. Geen communicatie wil zeggen dat er geen data-uitwisseling mogelijk is. Voorwaarde is wel dat de EOBD-apparatuur aan alle voorgeschreven protocollen voldoet.

Als deze situatie zich voordoet, moet u een uitlaatgastest uitvoeren om te kijken of het voertuig aan de keurings-eisen voldoet.

EOBD-slot of hars in stekker?

Wat als er een EOBD-slot aanwezig is dat het gebruik van de EOBD-stekker onmogelijk maakt? Of als de EOBD-stekker is bewerkt met middelen, zoals hars, om diefstal tegen te gaan? In beide situaties is een stekker aanwezig en moet u de EOBD controleren tijdens de APK-keuring. Met andere woorden: het EOBD-slot verwijderen en de EOBD-stekker toegankelijk maken. Is dit niet mogelijk, dan keurt u het voertuig af onder vermelding van code O06 met een verplichte toelichting waarom het keuringsaspect niet kan worden beoordeeld. De basis hiervoor is beschreven in artikel 24/25 van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK. In deze situatie is het dus niet mogelijk in plaats van de EOBD uit te lezen alsnog een viergas-of roetmeting uit te voeren.

VRAAG VAN EEN KEURMEESTER:

HOE BEPAAL IK DE LENGTE VAN EEN DORPEL?

Bij een auto met roestschade vind ik het soms lastig om de omvang hiervan te bepalen. Vooral als er een ronde instap bij de achterportieren is.

Om dit te kunnen bepalen moet u de volgende stappen doorlopen.

1. Heeft het voertuig een volledig dragend chassis of niet?
2. Welke bijlage (annex) is van toepassing?

Als voorbeeld nemen we een voertuig dat geen volledig dragend chassis heeft en is voorzien van een ronde instap. Hierbij loopt de deurstijl bij de achterportieren door naar de dorpel (langsligger). Hier is bijlage 1 (annex 1) van de aanvullende permanente eisen op van toepassing.

Om de roestschade in de lengte te kunnen bepalen is het van belang dat u weet hoe lang die dorpel is. In bijlage 1 staat onder het kopje 'langsliggers': 'de dorpellengte is de onderzijde van een deur respectievelijk twee deuren indien geen tussenstijl aanwezig is.

Om de lengte van de afgebeelde dorpel te bepalen, gaan we letterlijk uit van deze definitie. Dit is het rechte horizontale gedeelte; daar waar de dorpel met zijn ronding begint is het einde van de dorpel. De lengte van de dorpel is dan vanaf het begin van het achterportier tot aan de middelste oranje lijn.



Op dit gedeelte van de dorpel (langsligger) is dan een roestschadegradatie van 6E van toepassing. Wat we dan zien is dat het laatste stuk van de langsligger niet meegenomen wordt bij

de beoordeling van de dorpel. Het overgebleven stuk langsligger is bijvoorbeeld een hulplangsbalk met een roestschadegradatie 4E. Afhankelijk van de constructie kan het ook een ander onderdeel zijn.

VOERTUIGGEGEVENS

MERK:	MINI
TYPE:	ONE
BRANDSTOF:	BENZINE
AANTAL CILINDERS:	4
CILINDERINHOUD:	1598 CC
VERMOGEN:	72 KW
MASSA LEDIG:	1510 KG
WIELBASIS:	247 CM



NICOLE SCHOLTEN, PROJECTMANAGER INKOOPPROFESSIONALISERING GEMEENTE AMSTERDAM

‘MIJN MINI HEB IK VOOR DE FUN, MAAR IK WIL WEL VEILIG RIJDEN’

“Ik ben blij met mijn Mini One. Daarvoor reed ik een Volvo S40. Toen reed ik ruim 50.000 kilometer per jaar. Mijn nieuwe baan is dichterbij huis, dus de Volvo stond vaak stil. De Mini is meer voor de fun. Wel is veiligheid belangrijk. Winterbanden gaan er standaard onder, sinds ik een keer in een slip raakte. Het verbruik is

hetzelfde als dat van de Volvo S40. Zuinig rijden vind ik minder relevant, want grote afstanden rij ik haast niet meer. Natuurlijk is de APK belangrijk, ook voor jonge auto’s. Dan voel je je toch een stuk zekerder op de weg. De Mini rijdt als een zonnetje, dus de komende APK zal geen probleem zijn.”