

APK keurmeester

Dit is een uitgave van de RDW

Nummer 41 → juli 2008

Procescoördinator Henk Bussink:

'Klant gaat rijker uit de APK komen' → **4**

3 Resultaten keurmeester-onderzoek →

6 Tekort aan keurmeesters APK 1? →

2 APK-bevoegdheidsverlenging →

8 Gevolgen nieuwe APK-frequentie →

11 Vraag aardgasinstallatie →

12 Vraag snelheidsmeter →

Bestel APK-afsprakenkaarten nu online → **2** APK-bevoegdheidsverlenging: wees er op tijd bij → **2**

Beoordeling van scheuren in de gezichtsvelden → **7** Importauto's en de APK → **10**

2



Op de foto: Raimon van Boven

Mooi werk!

Ruim drie jaar is Raimon van Boven nu keurmeester APK 2. De 26-jarige eerste monteur bij VW/Audi/Seat-dealer Pouw in Kampen werkt in een team met in totaal zeven collega's in de werkplaats. Mooi vak? 'Absoluut, heb het dik naar mijn zin en keuren doe ik graag!'

Bestel APK-afspraken kaarten nu online

Bestellen van APK-afsprakenkaarten voor keuringsinstanties kan voortaan heel eenvoudig via internet. Toets op de RDW-website www.rdw.nl op 'Voertuigbranche', dan 'APK' en ten slotte 'Bestelformulier afsprakenkaarten'.

De APK-afsprakenkaart is eind vorig jaar geïntroduceerd en wordt meegestuurd met de APK-herinneringsbrief aan voertuigeigenaren. In de praktijk blijkt, gezien de vele verzoeken om nalevering, de afsprakenkaart een succes te zijn. Vandaar dat ze nu snel en makkelijk via de RDW-site te bestellen zijn in sets van 100 stuks.



APK-bevoegdheidsverlenging: wees er op tijd bij!

Het IBKI kan en mag uw bevoegdheid alleen maar verlengen op grond van een positief examenresultaat. Zolang u geen examen hebt gedaan, kan het IBKI uw bevoegdheid niet verlengen. Op tijd deelnemen aan het examen APK-bevoegdheidsverlenging is voor u als keurmeester dan ook van groot belang.

Wanneer u, door wat voor oorzaak dan ook, niet op tijd deelneemt aan het examen bevoegdheidsverlenging, dan mag u als keurmeester gedurende een bepaalde periode geen voertuigen voor de APK keuren en afmelden, omdat uw bevoegdheid verlopen is.

Normaal gesproken stuurt het IBKI u de inschrijfformulieren toe, maar u blijft als keurmeester altijd zelf verantwoordelijk voor het tijdig deelnemen aan het examen. Daarom het volgende dringende advies. Als u acht weken voor het aflopen van uw bevoegdheidspas nog geen bericht heeft ontvangen om aan het examen bevoegdheidsverlenging deel te nemen, neemt u dan direct contact op met de deelnemersadministratie van het IBKI!

Meestal kunt u dan nog op tijd ingedeeld worden. Het kan wel voorkomen dat het examen hierdoor plaatsvindt op een andere locatie dan u gewend bent.

IBKI-deelnemersadministratie

Voor deelname aan het examen
APK-bevoegdheidsverlenging:

Telefoon: 030 608 77 66

E-mail: deelnemersadministratie@ibki.nl

Uw mening telt!

Resultaten keurmeesteronderzoek

In februari 2008 heeft onderzoeksbureau Synovate een enquête uitgevoerd onder 500 APK-keurmeesters. Daarbij werd hun mening gevraagd over de dienstverlening van de RDW. Net zoals dat bij het eerdere onderzoek in 2002 het geval was, toonde de enorme respons weer de grote betrokkenheid van de APK-keurmeesters bij de RDW aan!

Bij deze enquête kwamen onder meer vragen over het contact met de steekproefcontroleur, het in beroep gaan en de uitgave APK-keurmeester aan bod. Met een 7,4 gemiddeld scoort de RDW hierbij beter dan de 7,1 die in 2002 door u werd gegeven.

Sterk punt

Als opvallend sterk punt binnen de dienstverlening komt de uitvoering van de steekproef en het contact met de steekproefcontroleur naar voren. De keurmeesters beoordelen de houding, expertise en behulpzaamheid van de steekproefcontroleur als zeer goed. Als verbeterpunt geven de APK-keurmeesters het toekennen van cusumpunten. Het vooraf bepaalde aantal cusumpunten voor specifieke afkeerpunten zou niet altijd redelijk zijn (administratieve fouten ten opzichte van technische fouten).

Verbeterpunten

Uiteraard zijn in de dienstverlening ook zaken die in het bijzonder om aandacht vragen. De papieren versie van de APK-regelgeving wordt meer geraadpleegd dan de cd-rom en de internetversie. Toch wordt de papieren versie van het APK-handboek minder goed beoordeeld. Een tweede verbeterpunt is de bereikbaarheid van de technische helpdesk. De dienstverlening van de technische helpdesk wordt erg

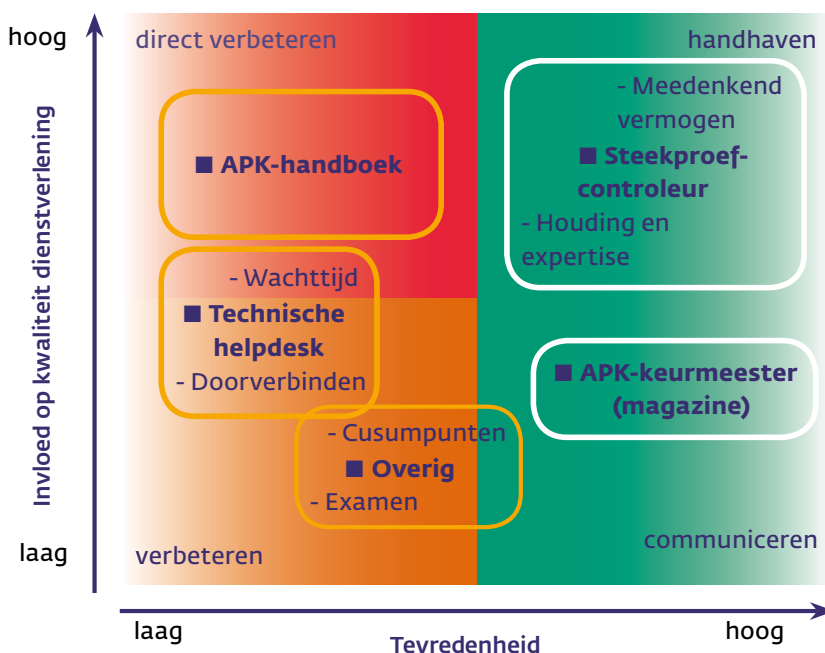
gewaardeerd, maar het probleem ligt vooral in de wachttijden. Ook het doorverbinden wordt daarnaast als ongewenst ervaren. Uit het onderzoek komt verder naar voren dat de invulling die aan het examen wordt gegeven, niet aansluit bij de wensen. De keurmeester verlangt meer praktijkgerichtheid, terugkoppeling en informatie over actuele ontwikkelingen.

Informatievoorziening

Opvallend is verder dat het aantal jaren dat de keurmeester werkzaam is als APK-keurmeester een rol speelt in de wijze en de frequentie waarop men geïnformeerd wil worden. Ervaren keurmeesters (meer dan 10 jaar werkervaring) lijken meer behoefte te hebben aan een steekproefcontroleur die hen informeert over relevante ontwikkelingen op APK-gebied dan starters (minder dan 5 jaar werkervaring). Starters lijken minder gebruik te maken van de beschikbare informatiebronnen, maar oordelen in belangrijke mate vaker positief over de dienstverlening over de APK.

Opmerkingen of suggesties?

Hebt u nog opmerkingen of suggesties, bijvoorbeeld over het APK-handboek? Dan verneemt de RDW die graag van u! Stuur uw reactie dan naar: apkregeelgeving@rdw.nl.





Henk Bussink bij een selectie OBD-zenders, hét gereedschap van de toekomst

Modernisering APK

Henk Bussink: 'Klant gaat rijker uit de APK komen'

De politiek is er duidelijk in: de APK moet gemoderniseerd worden. Henk Bussink, als procescoördinator bij de RDW verantwoordelijk voor het APK-proces, onderschrijft die mening volledig. 'We keuren in 2008 nog steeds naar de maatstaven uit de vorige eeuw. Dat moet veranderen. De enorme opmars van de elektronica, de veiligheidsvoorzieningen en de verscherpte milieueisen: het zijn allemaal zaken die in de komende modernisering van de APK aan bod zullen gaan komen.'

Dat het daarbij niet om een vaag toekomstperspectief gaat, blijkt uit het feit dat in september van dit jaar de eerste voorstellen aan de minister moeten worden gegeven.

Daarnaast zullen al vanaf 2009 de eerste punten van de modernisering zichtbaar gaan worden.

'In wezen hebben we zelf al een belangrijke aanzet in de aanloop tot de modernisering gegeven,' aldus Bussink 'Al in 2006 hebben we een APK-congres met de hele branche én het ministerie daarover georganiseerd en de conclusie daaruit was glashelder: moderniseren moet gewoon.

Daarnaast is het Autofore-rapport van de Europese Commissie ook duidelijk hierover met het advies om de APK te moderniseren. Dat alles heeft er toe geleid dat de minister aan de RDW de opdracht heeft gegeven om, nadrukkelijk in samenwerking met de branche, voorstellen hiervoor uit te brengen.' Kennis is er al. Het APK-eisenpakket is sinds de introductie

van de keuring nauwelijks uitgebreid. Bussink: 'Natuurlijk zijn er eisen aangescherpt, denk bijvoorbeeld aan de roetuitstoot. Maar veel nieuwe aspecten ontbreken.

De voorbeelden daarvan zijn makkelijk te geven. Er is bijvoorbeeld geen enkele controle op sensoren of computergestuurde functies. Bij een ABS-systeem kijken we of het controlelampje brandt, maar niet of het systeem daadwerkelijk werkt.

De kennis over deze zaken is al lang aanwezig bij de branche. Neem bijvoorbeeld de OBD-functie (On Board Diagnostics). Kwestie van een stekker aansluiten en alle gegevens worden, vaak draadloos, doorgestuurd naar de pc om ze uit te lezen.

De branche werkt er al jaren mee. Geen kluwen kabels meer aansluiten, maar alles via één stekker. Door de uitlezing via OBD krijg je informatie over de werking van de emissiesystemen en zou je wellicht de meting zoals die nu uitgevoerd wordt, kunnen laten vervallen. Niet alleen eenvoudiger, maar ook nog eens een stuk milieuvriendelijker uit te voeren.'

Ook de keuring voor wat betreft de passieve veiligheid kan hiermee sterk verbeterd worden, legt Bussink uit. 'Zaken als ESP, de adaptieve snelheidsregelaar, ABS, gordelspanners en soms zelfs de bandenspanning, het kan allemaal via OBD razendsnel gecontroleerd worden.'

Betekent dit extra scholing voor de keurmeesters? 'Nauwelijks,' stelt Bussink. 'De meeste keurmeesters zijn door hun werk binnen de branche al heel vertrouwd met OBD en andere moderne technieken. De werkwijze zal bij een APK-keuring niet wezenlijk anders zijn dan ze nu al in de praktijk uitvoeren. De noodzaak voor aanvullende scholing zal dan ook waarschijnlijk beperkt zijn. We hebben ook heel nadrukkelijk de opdracht dat de kosten voor de consument niet mogen stijgen, tenzij een belangrijke verbetering van de verkeersveiligheid of van het milieu kan wordt gerealiseerd. Let wel, door een nieuwe werkwijze in te voeren kunnen ook kosten bespaard worden. Omdat we in de toekomst een auto snel aan de PC kunnen hangen zijn er minder speciale voorzieningen nodig en dat is voordeliger voor de garage en dus voor de klant.'

Breder draagvlak

Opvallend is dat Bussink ervan overtuigd is dat modernisering van de APK voor een breder draagvlak van de periodieke keuring zal gaan zorgen. 'Oh, absoluut. Een klein voorbeeld: een vader wil een leuke gebruikte auto voor zijn dochter kopen. Maar niet alleen voor een leuke prijs, ook een veilige auto. Dus een met APK-keuring en twee airbags. Maar de APK-keuring geeft geen enkel uitsluitsel of die twee airbags operationeel zijn of zelfs daadwerkelijk aanwezig zijn! En hetzelfde geldt voor de gordelspanners en het ABS.'

De autorijder gaat, al dan niet onbewust, er gewoon vanuit dat al die zaken niet alleen aanwezig zijn, maar ook werken als er een ongeluk gebeurt. Dat het ABS ingrijpt als het glad is, de airbags hun werk doen en het ESP voorkomt dat je de bocht uitvliegt. Met een gemoderniseerde APK is er wél duidelijkheid over die zaken. De consument zal dan ook rijker uit de keuring komen en dat zorgt weer voor een nog verdere verbreding van het draagvlak.'

Europees

Het zal de gemiddelde autorijder niet bijster veel interesseren, maar een gemoderniseerde APK betekent ook een eerste stap richting Europese harmonisering. Bussink: 'Nederland neemt hierbij een voortrekkersrol in. We hebben bijvoorbeeld nauwe contacten met de Duitse instanties omdat blijkt dat het Nederlandse APK-model in de praktijk uitstekend werkt en, mogelijk, Europese navolging krijgt. Maar dat is een proces dat nog in de toekomst ligt.' En nu we toch ver vooruit kijken, is er al nagedacht over de volgende stap voor de APK? Henk Bussink lacht. 'De ontwikkeling van vooral de elektronica verloopt zo razendsnel, dat is met wetgeving nauwelijks bij te houden. Denk maar eens aan ORD, ofwel: On Road Diagnostics. Daarbij worden de belangrijkste functies van rijdende voertuigen gewoon langs de weg uitgelezen. Maar we gaan eerst de huidige APK stevig op de schop nemen met als eindresultaat een beter product voor de klant. Dat is een ding dat zeker is.'

'Geen kluwen
kabels meer
aansluiten,
maar alles via
één stekker.'



6

Tekort aan keurmeesters APK 1?



Regelmatig klinkt er vanuit de branche het geluid dat er een tekort zou zijn aan vooral keurmeesters zware voertuigen. Maar is dit ook werkelijk zo? We zetten de harde cijfers op een rij.

Om vast te stellen of het aantal keurmeesters APK 1 werkelijk vermindert, hebben we de aantallen bevoegde keurmeesters van 2003 en 2008 naast elkaar gezet. Daaruit blijkt dat er een toename is van het totale aantal keurmeesters. Bij de APK 1 bedraagt die toename 4%. Ook blijkt uit de tabel dat er geen sprake is dat er minder bevoegde oudere keurmeesters zouden zijn in 2008 dan in 2003!

In de tweede tabel is het aantal afgemelde APK 1-voertuigen aangegeven en daaruit blijkt dat het aantal afgemelde voertuigen tussen 2003 en 2008 (eind 2007) met 12% is toegenomen.

Het aantal afgemelde voertuigen is dus procentueel sterker gestegen dan het aantal bevoegde keurmeesters. Gemiddeld was het aantal bevoegde keurmeesters APK 1 in 2003 dus één keurmeester op 74 te keuren voertuigen. In 2008 is dit één keurmeester op 80 te keuren voertuigen. De opmerking, of het gevoel, dat er te weinig APK1-keurmeesters zouden zijn, is dus deels verklaarbaar.

AANTAL KEURMEESTERS APK 1 (IN 2003 EN 2008)

| Leeftijd | Aantal | |
|---------------------|--------------|--------------|
| | 2003 | 2008 |
| 20 jaar t/m 30 jaar | 563 | 568 |
| 31 t/m 40 jaar | 1.258 | 1.142 |
| 41 t/m 50 jaar | 852 | 989 |
| 51 t/m 60 jaar | 509 | 554 |
| 61 t/m 65 jaar | 8 | 71 |
| 66 t/m 69 jaar | 2 | 3 |
| 70 tot 80 jaar | 2 | 4 |
| 80 jaar en ouder | 0 | 0 |
| Totaal | 3.194 | 3.331 |

TOENAME MELDINGEN APK 1

| Jaar | Meldingen |
|------|-----------|
| 1998 | 208.102 |
| 1999 | 213.753 |
| 2000 | 221.089 |
| 2001 | 227.407 |
| 2002 | 233.764 |
| 2003 | 237.308 |
| 2004 | 241.290 |
| 2005 | 244.487 |
| 2006 | 254.464 |
| 2007 | 266.459 |

Beoordeling van scheuren in de gezichtsvelden

De vraag over de beschadigde voorruit in APK-keurmeester nummer 40 heeft tot verschillende reacties en vragen geleid. Vandaar dat we nogmaals aandacht besteden aan dit onderwerp.

In de Regeling Permanente Eisen (artikel 2.9.4 en artikel 2.9.9) is vastgelegd dat in de gezichtsvelden enkelvoudige scheuren - ongeacht de lengte - toelaatbaar zijn. Soms zijn er in de scheur ook beschadigingen in de vorm van 'sterren' aanwezig. Dan kan de vraag gesteld worden: wanneer is een scheur bij de APK nog als enkelvoudige (niet vertakte) scheur te beschouwen?

Hoe te beoordelen?

1. Goedkeur

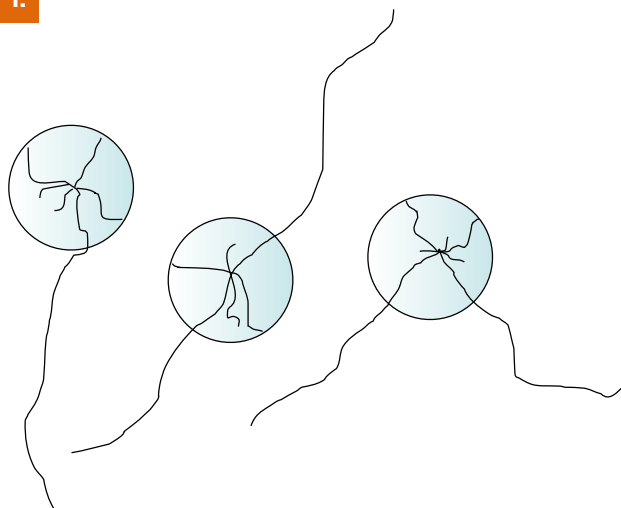
Een scheur met één of meer stervormige beschadigingen wordt beoordeeld als een enkelvoudige scheur als:

- 1) om de stervormige beschadiging(en) een cirkel met de in de Regeling Permanente Eisen genoemde toelaatbare diameter kan worden getrokken én
- 2) maximaal twee delen van de scheur buiten die cirkel komen - ongeacht de richting waarin deze lopen.

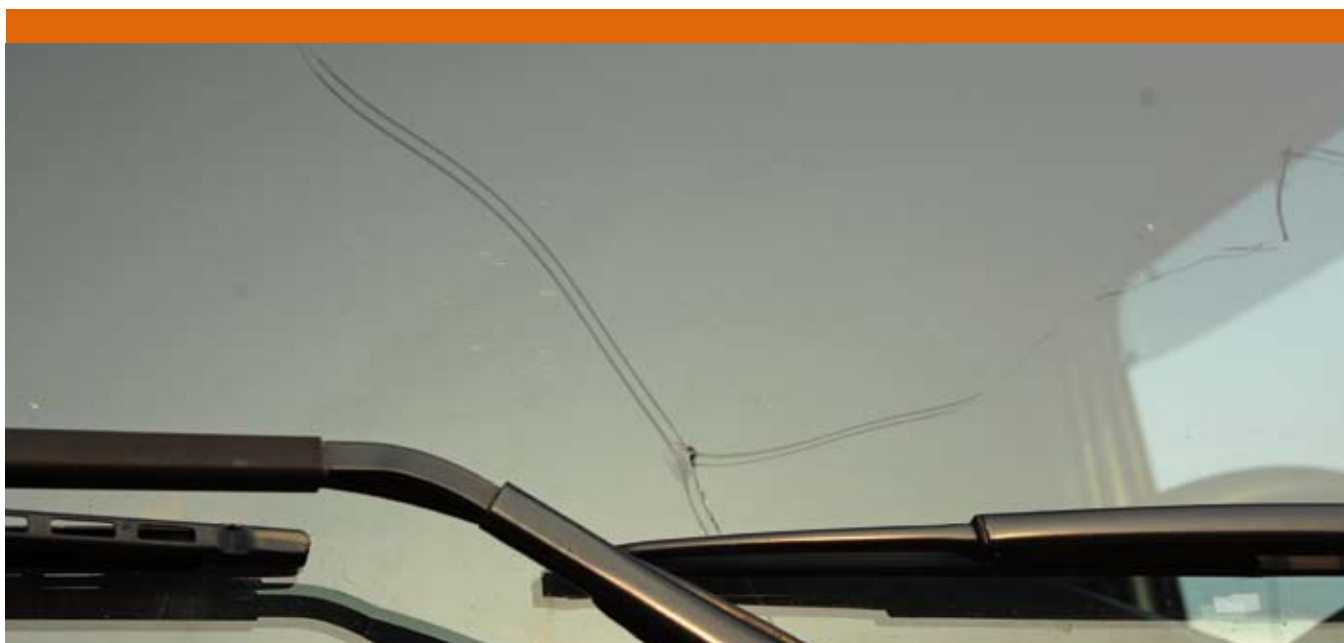
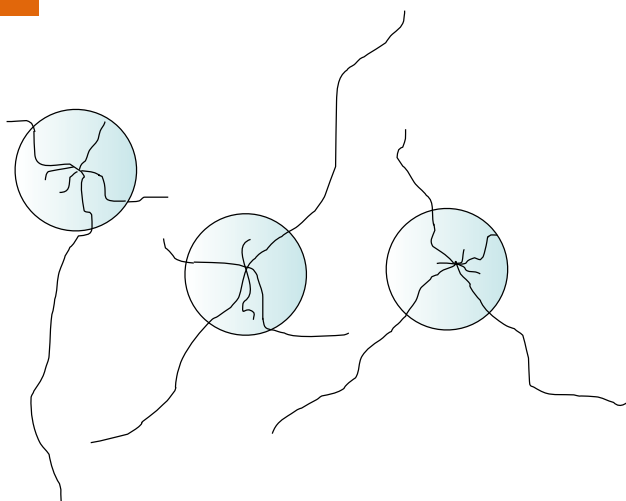
2. Afkeur

Komen door de afmetingen van de beschadiging drie of meer delen van die scheur buiten die denkbeeldig getrokken cirkel, dan is er sprake van een vertakte scheur. Dat is dus een afkeur voor de APK.

1.



2.

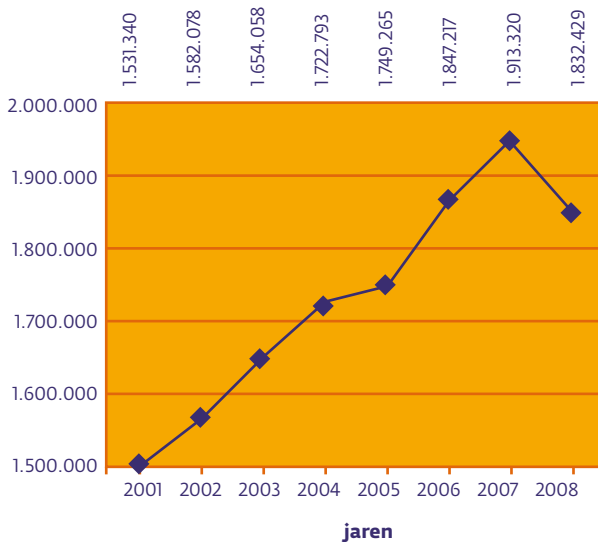


Gevolgen nieuwe

Vanaf 1 januari van dit jaar heeft het kabinet de APK-frequentie aangepast. We zijn nu een aantal maanden verder en dan is het interessant om te zien wat de gevolgen van deze maatregel zijn. Is het aantal afgemelde voertuigen inderdaad afgenomen? En zo ja, wat zijn de exacte getallen daarbij?

We geven hier een overzicht van het aantal meldingen over de eerste drie maanden van 2008 in vergelijking met voorgaande jaren. Eerste conclusie: het aantal afmeldingen is inderdaad afgenomen.

APK 2 MELDINGEN (EERSTE KWARTAAL)



In de grafiek staat het aantal APK 2-meldingen zoals die sinds 2001 in de eerste drie maanden hebben plaatsgevonden.

Tot 2007 is een jaarlijkse stijging van het aantal meldingen te zien, met een gemiddelde van 4,16% per jaar.

Aan de hand van de gemiddelde stijging in de laatste zeven jaar, kunnen we uitrekenen hoeveel afmeldingen in 2008 hadden moeten plaatsvinden als er géén aanpassing van de frequentie was geweest. Een simpele rekensom ($2007 + 4,16\%$) leert dat dat volgens prognose 1.992.864 APK 2-meldingen zouden moeten zijn.

In de eerste drie maanden van 2008 hebben er echter 1.832.429 APK 2-afmeldingen daadwerkelijk plaatsgevonden. Dat betekent een afname van 8% (160.435 meldingen) ten opzichte van de prognose.

Wat zijn de oorzaken achter deze daling en hoe is het uiteindelijke percentage tot stand gekomen? Een aantal factoren:

- De afname als gevolg van de frequentiewijziging:
 - Benzinevoertuigen in gebruik genomen na 1 januari 2005, 91.974 meldingen
 - Oldtimers vóór 1960
 - Niet zichtbare invloeden
- Een toename van de meldingen door de 100% handhaving op de APK-keuring

In 2007 zijn in de eerste drie maanden 1.416.141 benzinevoertuigen afgemeld, terwijl dat er in 2008 1.324.167 stuks zijn. Een afname van 6,5% (91.974 meldingen) dus. Wanneer daar de prognose mee doorgerekend wordt, komt het percentage op 6,7% minder afgemelde benzinevoertuigen. Bovendien hoeven de oldtimers van vóór 1960 niet meer gekeurd te worden. Dit aantal komt nog boven op het percentage van de benzinevoertuigen.

In 2007 is de RDW op verzoek van Justitie gestart met de 100% handhaving op de APK-keuring. Dit houdt in dat er een registercontrole plaatsvindt en dat eigenaren van voertuigen waarvan de APK-vervaldatum is verlopen een herinnering krijgen van de RDW. Wanneer de eigenaar het voertuig ondanks de herinnering niet laat keuren, volgt er automatisch een boete.

Deze maatregel heeft tot gevolg dat er minder ongekeurde voertuigen rondrijden en er een toename van het aantal afmeldingen plaatsvindt. Op dit moment is echter nog niet duidelijk hoeveel procent de meldingen zijn toegenomen door deze maatregel.

Uit deze cijfers mag geconcludeerd worden dat er een gemiddelde afname van APK-meldingen is van 8% in 2008. En deze afname zal zich in 2009 verder doorzetten.

Met de aanpassing van de APK-frequentie zijn de aantallen afgemelde voertuigen terug op het niveau van 2006.

APK-frequentie

Blijven melden!

Op het moment dat de minister besloten heeft de APK-frequentie aan te passen, heeft hij bovendien besloten dat er in 2011 een evaluatie van de frequentiewijzigingen van de APK moet komen.

Om een goed beeld te krijgen wat de frequentie wijziging voor gevolgen heeft gehad voor het wagenpark, is het van groot belang dat

er voldoende gegevens zijn om tot stevig onderbouwde conclusies te komen.

Het is dan ook van groot belang dat advies- en reparatiepunten en afkeuringen gemeld blijven worden, zodat in 2011 deze gegevens voor de evaluatie beschikbaar zijn!





Aandachtspunt: importauto's en de APK

Sinds 1 januari 2006 is het mogelijk om een personenauto, zonder dat er een technische keuring door de RDW wordt uitgevoerd, uit het buitenland te importeren. Voor het Nederlandse kentekenbewijs is dan alleen een inschrijving nodig op één van de keuringsstations van de RDW. Het gaat hierbij overigens om aanzienlijke aantallen: in 2007 zijn er bijvoorbeeld 54.187 personenauto's volgens deze regeling geïmporteerd.

Bij de importprocedure wordt door de RDW niet naar de technische staat van de personenauto gekeken, tenzij de auto zware schade heeft. Als de geïmporteerde personenauto APK-keuringsplichtig is, moet de eigenaar na ontvangst van het kentekenbewijs alsnog een APK-keuring uit laten voeren.

Het kan dus voorkomen dat u een personenauto voor de keuring krijgt aangeboden, die net bij de RDW is geweest, maar die niet aan de eisen voldoet. De reden daarvan is dus dat de auto helemaal niet door de RDW is gekeurd!

Let bij de APK-keuring dan ook vooral op eisen die in Nederland vanaf een bepaalde datum gelden. Het is mogelijk dat deze eisen in het buitenland niet van toepassing zijn of pas vanaf een andere, latere, datum.

Let bij de keuring van deze voertuigen onder meer op:

- Aanwezigheid katalysator
- Aanwezigheid zijrichtingaanwijzers
- Aanwezigheid derde remlicht
- Achteruitrijlichten
- Zijmarkeringslichten bij voertuigen langer dan 6 meter (vooral bij kampeerauto's)
- Wanneer er kleine kentekenplaten zijn gemonteerd, dan moet dat op het kentekenbewijs bij bijzonderheden zijn aangegeven
- Juist lichtbeeld van het dimlicht (vooral bij auto's die uit Groot-Brittannië geïmporteerd zijn)
- Mistachterlicht
- Kleur en aanwezigheid van stadslichten
- Rode reflectoren aan achterzijde
- Doorzichtig remvloeistofreservoir of waarschuwingseinrichting die een te laag remvloeistofpeil aangeeft
- Etc.

Extra markerings- lichten toegestaan

Bepaalde voertuigen moeten voorzien zijn van twee witte markeringslichten aan de voorzijde en twee rode markeringslichten aan de achterzijde (zie artikel 5.*.51 van de keuringseisen).

De regelgeving wordt aangepast waardoor er nog twee markeringslichten (de bekende lichten op rubberen steeltjes) extra - buiten de verplichte markeringslichten - mogen worden aangebracht.

De plaatsingsvoorschriften voor deze extra markeringslichten zijn:

- Aan de zijkant aangebracht, zo dicht mogelijk bij de achterzijde van het voertuig. Dit geldt zowel voor het naar voren wit brandende markeringslicht als het naar achteren rood brandende markeringslicht.
- Zo laag mogelijk gemonteerd (bijvoorbeeld op de bumper of aan de verlichtingsconstructie achteraan het voertuig).

Dit houdt voor de APK in, dat de nu vaak al extra aangebrachte wit/rode-lampjes op rubberen steeltjes aan de zijkant op bijvoorbeeld de stootbalk (of daar ter plaatse) – en die voor chauffeurs dienen als herkenningspunt voor de achterkant van hun voertuig – vanaf nu zijn toegestaan.

Voor een duidelijk onderscheid met de al bekende markeringslichten, zullen deze lichten in de eerstvolgende aanvulling van de Regelgeving APK worden aangeduid als 'staaklichten'.



Hoe zit dat?

1

Vraag over CNG

1

In een voertuig dat wordt aangeboden voor een APK-keuring is een CNG ('Compressed Natural Gas') ofwel aardgasinstallatie gemonteerd. Moet ik de LPG-eisen op deze gasinstallatie loslaten of zijn er nog andere voorschriften?

Antwoord

Een CNG-installatie is een normaal brandstofsysteem. De algemene voorschriften voor een brandstofsysteem, zoals die te vinden zijn in artikel 5.*.9 van de keuringseisen, zijn dan ook van toepassing, met uitzondering van lid 3. Dit is niet van toepassing, omdat er geen brandstofreservoir aanwezig is, maar een gastank. Daarnaast zijn de voorschriften in artikel 5.*.10a van de keuringseisen van toepassing. Hierin staat een aantal voorschriften dat specifiek betrekking heeft op een CNG-installatie. Voor het overgrote deel zijn de voorschriften voor een CNG-installatie overigens gelijk aan die voor een LPG-installatie.

Er is echter één groot verschil. De goedkeurtermijn van de CNG-tank mag namelijk niet verstreken zijn. In veel gevallen is deze termijn af te lezen van de CNG-tank zelf. Staat er op de (oudere) CNG-tank echter niets vermeld, dan mag het voertuig niet ouder zijn dan tien jaar. Omdat de datum op een CNG-tank nog wel eens moeilijk te lezen is, zet de RDW in de meeste gevallen een beperkte geldigheid op het kentekenbewijs (deel1a).

In paragraaf 1.2 van de 'Administratieve procedures' staat dat het kentekenbewijs zijn geldigheid niet verloren mag hebben. Is dat wel het geval, dan moet de klant zelf contact opnemen met de RDW. De CNG-tank zal dan óf vervangen, óf voor een herkeuring aangeboden moeten worden. Welke van de twee mogelijkheden van toepassing is hangt af van het type CNG-tank en wordt door de fabrikant van de CNG-tank bepaald.

1 Hoe zit dat?

2



Vraag snelheidsmeter

Tijdens het keuren van een personenauto kwam ik een snelheidsmeter tegen waarvan een groot deel van de wijzer was afgebroken. Moet ik dit voertuig hierdoor afkeuren?

Antwoord

De eisen voor een snelheidsmeter voor een personenauto staan omschreven in artikel 5.2.15 van de keuringseisen. Hierin staat onder meer dat een personenauto die na 30 juni 1967 in gebruik is genomen voorzien moet zijn van een goed werkende snelheidsmeter die ook bij nacht voor de bestuurder goed afleesbaar is. Een snelheidsmeter met een deels afgebroken wijzer is hierbij gewoon goedkeur.

De werking wordt alléén gecontroleerd als op grond van een ander keuringsvoorschrift (bijvoorbeeld het bepalen van de remvertraging met behulp van een zelfregistrerende remvertragingmeter) een rijproef moet worden uitgevoerd. Als hierbij blijkt dat de snelheid redelijkerwijs afgelezen kan worden ondanks de deels afgebroken wijzer, moet het voertuig hierop goedgekeurd worden.

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.



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:

