

Modernisering APK **4** op schema →

Voorstellen **3**
nieuwe meet-
middelen →

Steekproef-
misser top 5 → **8**

Printen **2**
vanuit Web-
direct APK nu
ook mogelijk →

Drukproef: **7**
wanneer is
er sprake van
twijfel? →

Vraag **10**
voorrui-
ontwaseming
→

Vraag **11**
xenon-
verlichting →

RDW stroomlijnt toezichtbeleid → **2** Modernisering APK zet hoog in op milieu en veiligheid → **4**

Mogen achterlichten vervangen zijn door led-verlichting? → **10** Vraag draairichting band → **12**



Op de foto: René Bobeldijk

Steeds anders

Al weer negen jaar werkt eerste monteur René Bobeldijk (25) bij Peugeot-dealer Hylkema in Emmeloord. 'Ja, heel jong begonnen,' lacht René. 'Ik ben nu zo'n vier jaar keurmeester. Superwerk, iedere keer wat anders. Als merkdealer krijg je weinig vreemde merken, waardoor ik Peugeots echt door en door ken.'

Printen vanuit Webdirect APK nu ook mogelijk

Met Webdirect APK is vorig jaar een 'vangnet' gerealiseerd dat bij storingen op andere kanalen de continuïteit van APK-keuringsbedrijven zeker stelt. Het is nu ook mogelijk om het APK-keuringsrapport direct vanuit Webdirect APK te printen. U heeft hiervoor wel een door de RDW voorbedrukt APK-formulier nodig.

Dat kan overigens op elke willekeurige (laser)printer, een matrixprinter is niet meer nodig. Bij gebruik van de printfaciliteit van webdirect en portal, hoeft het voertuigbedrijf geen doorslag van het APK-keuringsrapport te bewaren.

In het komende halfjaar onderzoekt de RDW de mogelijkheid om ook in de applicatievariant (garagesoftwarepakketten) alleen een digitale versie van het APK-keuringsrapport te hoeven bewaren. De verplichting om een doorslag van het APK-rapport te bewaren zou dan ook in deze gevallen afgeschaft kunnen worden.

Let op: als een APK-keuringsrapport met de hand wordt ingevuld of op een andere wijze dan via Webdirect APK of portal wordt geprint, moet altijd een doorslag bewaard worden!

RDW stroomlijnt toezichtbeleid

Sinds 1 juni 2008 hanteert de RDW een gelijk toezichtbeleid voor alle erkenningen en bevoegdheden. Erkenninghouders en APK-keurmeesters hebben daarover eind mei 2008 de nieuwe RDW-toezichtbeleidsbrief ontvangen.

In het nieuwe toezichtbeleid zijn de verschillen in sancties voor de diverse erkenningen en bevoegdheden van de RDW zoveel mogelijk gelijkgetrokken. Hierdoor is er een eenduidig toezichtbeleid ontstaan voor alle erkenningen en bevoegdheden, zoals APK en bedrijfsvoorraad.

Voortaan gelden bij vergelijkbare overtredingen gelijke sancties. Ook zijn alle verjaringstermijnen gelijkgetrokken naar 30 maanden. Via een overzichtelijk schema weten erkenninghouders – ongeacht welke erkenning en bevoegdheid men heeft – welke zaken van belang zijn voor het behoud van de erkenning of bevoegdheid en hoe de RDW toezicht houdt, overtredingen constateert en sanctioneert.

De nieuwe toezichtbeleidsbrief bestaat uit een algemeen deel én een bijlage voor elke erkenning en bevoegdheid die een bedrijf heeft. Voor APK-keurmeesters is er een aparte versie van de toezichtbeleidsbrief waarbij voor dezelfde opzet is gekozen.



De RDW wil klantgericht en efficiënt werken. Daarom én op verzoek van de voertuigbranche heeft de RDW het toezichtbeleid gestroomlijnd. Ook de leesbaarheid van de beleidsbrief is aangepakt en afgestemd met partijen uit de branche, waardoor het een begrijpelijk geheel is geworden. Met het nieuwe toezichtbeleid zijn alle vorige toezichtbeleidsbrieven komen te vervallen.

Voorstellen nieuwe meetmiddelen

In de nota 'Nieuwe meetmiddelen' die de werkgroep Gebruiksnormen van de SO-APK heeft opgesteld, zijn het vooral de voorstellen voor de remtestinrichting die van belang zijn voor de APK 2.

Voor het controleren van de remwerking heeft een APK 2-erkenninghouder op dit moment de mogelijkheid om te kiezen tussen een rollenremtestbank, platenremtestbank of een elektronische zelfregistrerende remvertragsmeter. Wordt van dat laatste meetmiddel gebruik gemaakt, dan zal er een remproef op de weg gemaakt moeten worden, maar ook dan is het vaststellen van het remverschil op één as niet mogelijk. Hierdoor ontstaat er verschil in de beoordeling in vergelijking met de andere meetmiddelen. Daarnaast speelt het een rol dat er bij een remproef op de weg altijd kans bestaat op een ongeval, zeker bij slechte weersomstandigheden. Tot slot is ook de harmonisatie van regelgeving met andere EU-landen een factor.

Dat de remvertragsmeter populair is, blijkt uit de aantallen: van de circa 9000 APK 2-erkenninghouders maakt zo'n 40% gebruik van het apparaat. Begrijpelijk, want het biedt de mogelijkheid om met een relatief kleine investering een APK 2-erkenning aan te vragen.

Een erkenninghouder die niet beschikt over een aangepaste rollenremtestinrichting en bijvoorbeeld een continu vierwiel

aangedreven voertuig ter keuring krijgt aangeboden, heeft nu de mogelijkheid om bij een collega erkenninghouder een remvertragsmeter te lenen, mits het certificaat daarbij aanwezig is. De werkgroep stelt voor om een rollenremtestbank of ten minste een tweepaats platenremtestbank verplicht voor te schrijven bij de APK 2-erkenningseisen. Als uitwijkmogelijkheid voor die situaties waarin geen gebruik gemaakt kan worden van een remtestinrichting vanwege voertuigtechnische redenen, moet het mogelijk zijn om de zelfregistrerende remvertragsmeter te gebruiken.

Wat houden de voorstellen in de praktijk in?

Deze voorstellen zijn vooral van belang bij nieuw- en verbouw of bij geplande investeringen. In die gevallen is het zeer aan te bevelen om daar nu al rekening mee te houden. Naar verwachting zullen ze medio 2011 in werking treden met een overgangsregeling van vijf jaar voor bestaande erkenninghouders.



4

Roderick de Roo:

‘Goed naar branche geluisterd!’



Modernisering APK op schema

5

Bij het project Modernisering APK wordt goed naar de branche geluisterd. Projectleider Roderick de Roo onderschrijft dat volledig.

'De stand van de techniek lijkt heel ver, maar er zijn nog genoeg haken en ogen'

De eerste stappen in het project Modernisering APK zijn gezet. Eind september 2008 wordt het eerste adviesrapport aan de minister aangeboden. Daarin wordt onderscheid gemaakt in maatregelen die op kortere termijn kunnen ingaan, denk aan de eerste helft van 2009, en die waarnaar eerst nader onderzoek moet worden verricht.

Maar wat maakt dit project nu zo gecompliceerd? De Roo: 'Elk punt dat aangedragen wordt moet heel zorgvuldig afgewogen worden, waarbij steeds weer gekeken wordt naar de balans van de gevolgen. Vandaar dat er eerst dossiers met feitenmateriaal worden verzameld en daarna het economische belang wordt becijferd, een nuchtere kosten/baten-analyse. En de lijst van belanghebbenden is lang. Bovendien moeten feiten en meningen zorgvuldig van elkaar gescheiden worden. Daarnaast hebben de branchepartijen hun inbreng, naast de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat. Ja, dat zijn behoorlijk veel partijen aan tafel.'

Een voorbeeld werkt verhelderend. Stel dat de minimale profieldiepte van de banden - extreem gesteld - op vier millimeter zou komen te liggen. Veilig, want er is profiel genoeg. Maar economisch gezien wel een dure grap voor iedere automobilist, terwijl het milieu ook niet blij zal zijn met de enorme berg nauwelijks versleten banden die er daardoor ieder jaar bij zou komen.

On Board Diagnostics (OBD)

Soms lijken dingen ook mooier dan ze zijn. 'De stand van de techniek lijkt heel ver, maar voor gebruik binnen de APK zijn er nog genoeg haken en ogen,' legt De Roo uit. 'Neem nu OBD, dat vertelt wat er intern met de auto aan de hand is. Voor emissiegerelateerde zaken lijkt OBD al bruikbaar in de

APK. Maar enige terughoudendheid is op zijn plaats, want voor niet-emissiegerelateerde zaken, zoals veiligheidsvoorzieningen, is het onvoldoende gestandaardiseerd om op te nemen in de APK. Overigens een mooie taak voor de Europese Commissie om over de standaardisering van OBD-apparatuur eens met de autofabrikanten om de tafel te gaan zitten.

Maar dat OBD een rol gaat spelen in de adviezen, is in ieder geval duidelijk. Ook internationaal is de RDW hierover in gesprek met zijn partners.'



'Dat OBD een rol gaat spelen in de adviezen, is in ieder geval duidelijk'



Proef

Heel interessant is het gegeven dat de RDW proeven gaat doen om te zien hoe OBD in de praktijk toepasbaar is. 'In drie keuringsstations van de RDW gaan we als proef bij de APK 2 de emissiegerelateerde OBD-data uitlezen en kijken hoe de resultaten daarvan zich verhouden met de meetwaarden van de bestaande apparatuur,' vertelt De Roo. 'De RAI Vereniging heeft de industrie aangeschreven om mee te werken, zodat we kunnen beschikken over verschillende merken OBD-uitleesapparatuur. De bedoeling is om ervaring op te doen met de in Nederland verkrijgbare apparaten en daarnaast te onderzoeken of de OBD-resultaten een nauwgezette weergave zijn van de werkelijke situatie. Die laatste stellen we vast door te vergelijken met onder andere de viergasmeting.'

Maar er zijn natuurlijk meer adviezen dan alleen de toepassing van OBD. Roderick de Roo: 'De airbagcontrole is er daar een van. Denk aan een visuele controle van het verkliekerlampje, de plaatsing van de airbag, de aanwezige logo's die de plaats van de airbag aangeven. Een ander thema is die van de bandenspanning. Het economische belang daarvan is echt erg groot. We kunnen met elkaar enorm besparen op brandstofverbruik en bandenslijtage wanneer de bandenspanning in orde is. Niet alleen het milieu, ook de veiligheid heeft er groot belang bij.'

Lange termijn

Het project Modernisering APK zet hoog in op milieu en veiligheid, toch blijven er beperkingen. 'Klopt,' legt De Roo uit. 'Controle van het ESP bijvoorbeeld is geen advies geworden. Simpel gesteld kunnen we daar nog niets mee. De werking ervan is niet of moeizaam te controleren, ook al omdat ESP in veel gevallen gecombineerd is met andere toepassingen.'

Zaken als bandenspanning en airbagcontrole zijn wel overzichtelijk en snel in te voeren, maar dat ligt weer anders bij nieuwe emissie-eisen. De Roo daarover: 'Aanscherping van de roetmeting en andere emissie-eisen klinkt voor de hand liggend. Ook hier geldt echter weer dat een degelijke onderbouwing belangrijk is. Het is natuurlijk makkelijk om de

getallen naar beneden toe bij te stellen, maar wat heeft dat weer voor gevolgen voor de branche en de economie?' Ook hier geldt, dat ieder voordeel vaak zijn nadeel heeft. Maar een voordeel van het project Modernisering APK is dat er nu al heel hard wordt nagedacht over hoe het APK-proces en de APK-regelgeving kunnen worden vereenvoudigd. Het gaat daarbij om een spin-off, zoals dat zo fraai heet, van het moderniseringsproces. Waarbij de inbreng van de APK-keurmeesters zelf zeer op prijs wordt gesteld. Over het handboek Regelgeving APK bijvoorbeeld. Hoe kan dat zo handig mogelijk ingedeeld worden? Maar ook over het APK-proces zelf. Kan dat allemaal niet eenvoudiger, sneller en toch efficiënt? Allemaal vragen waarop het antwoord gaat komen in de komende tijd.

Hoeveel adviespunten zullen er uiteindelijk aan de minster uitgebracht gaan worden? 'Dat zullen er zo rond de twaalf, dertien zijn,' weet De Roo. 'Daarvan zijn er vijf al volledig afgerond en komen er nog zeven of acht aan. Maar het zal duidelijk zijn dat we die eerst aan de minster voorleggen voordat die volledig openbaar worden gemaakt.'

'Het project
Modernisering APK zet
hoog in op milieu en
veiligheid'

Drukproef: wanneer is er sprake van twijfel?

7

Tegenwoordig hoeft bij een APK-keuring de voorgeschreven drukproef om het remsysteem te controleren, alleen maar bij twijfel te worden uitgevoerd. Soms is er onduidelijkheid over wanneer er sprake is van 'twijfel'.

Het is onmogelijk om heel zwart-wit aan te geven wanneer u moet twijfelen, maar er zijn wel enkele situaties aan te geven wanneer de drukproef altijd moet worden uitgevoerd. Ten eerste is natuurlijk de leeftijd van de auto van belang. Bij een drie jaar oude auto is er natuurlijk minder aanleiding om te twijfelen, dan wanneer u een 12 jaar oude auto voor de keuring heeft!

Maar in het geval van een jonge auto die schade heeft gehad en waarbij remleidingen of remslangen los zijn geweest, moet u wel de drukproef uitvoeren.

U kunt immers niet zien of remleidingen weer op de juiste manier zijn gemonteerd. Ook als er roest op een remleiding zit, terwijl de leiding nog geen putcorrosie heeft, kan de drukproef van groot belang zijn.

Ook bij lichte beschadigingen aan remleidingen, bij sporen van lekkage van remvloeistof, wanneer het rempedaal diep zit of wanneer er sprake is van remslangen die vervormd zijn: altijd de drukproef uitvoeren!



8 Misser top 5

Remvertraging en adviespunten

In APK-keurmeester wordt regelmatig aandacht besteed aan de 'steekproefmisser top 5'. Het gaat hier om de missers die door de steekproefcontroleurs van de RDW geconstateerd zijn tijdens de controles van goedkeurmeldingen.

In deze aflevering de meest voorkomende missers over het eerste kwartaal van 2008. Wij brengen ze overigens onder de aandacht omdat het heel vaak om missers gaat die eenvoudig te vermijden zijn. Klassiekers als gebroken veren (APK 2) en remvertraging (APK 1) kunnen eenvoudig voorkomen worden. De misser top 5 wordt daarom ook niet bijgehouden om te kijken wat keurmeesters allemaal fout doen, maar is juist om van te leren en om extra aandacht aan de diverse missers te geven.

De 'steekproefmisser top 5' wordt nu al weer een aantal jaren bijgehouden voor zowel APK 1 als APK 2. Het is daarbij interessant om te zien of er door de jaren heen een verschuiving plaats heeft gevonden in de geconstateerde missers.

■ APK 2: gebroken veren

Als we de misser top 5 van de APK 2 vergelijken met voorgaande jaren, dan mag de conclusie getrokken worden dat er ten aanzien van de missers weinig of niets is veranderd. Ondanks de aandacht die regelmatig aan bijvoorbeeld gebroken veren en beschadigingen van banden wordt besteed, zien we dat deze missers nog steeds hardnekkig hoog in de lijst blijven staan. Aan de andere kant: dankzij aandacht in dit magazine - denk aan het bandenkaartje - is de misser 'bandenprofiel' helemaal uit de top 5 verdwenen!

■ APK 1: remmen

Bij de APK 1 is vooral de remvertraging een veel geconstateerde misser, die steeds terug blijft komen. Door de jaren heen is er al veel aandacht aan dit onderwerp gegeven en de Innovam heeft er zelfs speciale remmenworkshops voor georganiseerd. Toch blijkt uit de cijfers dat dit onderwerp constant aandacht vraagt.

Vandaar ook dat bij de RDW de vraag speelt waarom de steekproefcontroleur deze missers wel constateert en sommige APK-keurmeesters niet. Heeft u als keurmeester suggesties hoe we deze regelmatig voorkomende missers kunnen terugbrengen, laat het ons dan weten door ze te mailen naar apkregelgeving@rdw.nl. We zijn benieuwd naar uw reactie!



■ Missers APK 1 (eerste kwartaal 2008)



| | OMSCHRIJVING |
|----|---|
| 1. | Remvertraging bedrijfsrem aanhangwagen onvoldoende (tussen 50 en 90% van de wettelijke vertraging) |
| 2. | Band aanhangwagen licht beschadigd |
| 3. | Remvertraging bedrijfsrem aanhangwagen onvoldoende (tussen 90 en 100% van de wettelijke vertraging) |
| 4. | Verzegeling controleapparaat niet intact / ontbreekt |
| 5. | Band bedrijfsauto licht beschadigd |

■ Missers APK 2 (eerste kwartaal 2008)

| | OMSCHRIJVING |
|----|---|
| 1. | Vergeeten adviespunt |
| 2. | Veer gebroken of ondeugdelijk |
| 3. | Stofhoes stuurinrichting beschadigd |
| 4. | Remslang licht beschadigd, bewapening zichtbaar |
| 5. | Band licht beschadigd |

1 Hoe zit dat?

0

Vraag over LED-verlichting

Mogen achterlichten vervangen zijn door led-verlichting?

Antwoord

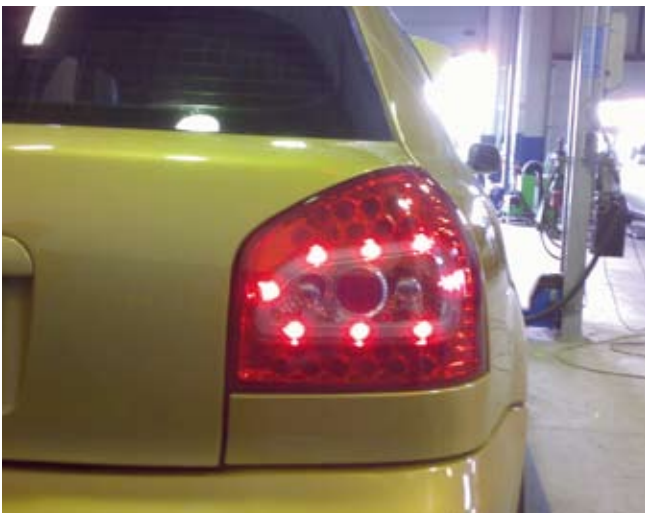
De APK-eisen zijn voor led-verlichting niet anders dan voor 'normale' verlichting. Er is echter wel één aanvulling op de eisen en deze vinden we bij artikel 5.*.55 van de keuringseisen:

Indien de in artikel 5.*.51 en 5.*.57 van de keuringseisen bedoelde verlichting is opgebouwd uit een combinatie van led's moet de betreffende verlichting minimaal voldoen aan:

- **Indien een licht gevormd wordt door meerdere lichtbronnen, mag door defecte lichtbronnen het oorspronkelijk lichtoppervlak met niet meer dan 25% afnemen.**

Dus, als aan één kant het lichtoppervlak met 25% is afgenomen, voldoen we nog steeds aan de eisen en daarmee ook aan de eis van gelijkheid en symmetrie van de verlichting.

Het kan voorkomen dat als men de originele achterlichten heeft vervangen door led-verlichting, men ook de verplichte rode reflector heeft verwijderd. Let er bij het keuren op dat het voertuig nog wel is voorzien van minimaal twee rode retroreflectoren achter!



Vraag voorruitontwaseming

In hoeverre moet ik de werking van de ontwaseming en ontdooiing van een voorruit controleren?

Antwoord

Artikel 5.*.44 van de keuringseisen geeft aan dat voertuigen moeten zijn voorzien van een goedwerkende installatie ter ontdooiing en ontwaseming van de voorruit. Bij een APK-keuring is het daarvoor voldoende als daarbij de aanjager op één stand werkt en als er een duidelijk voelbare, op de voorruit gerichte luchtstroom aanwezig is. Er hoeft niet gecontroleerd te worden of deze luchtstroom warm is.



Vraag xenonverlichting

Moeten aanwezige koplampwissers bij xenonverlichting werken?

Antwoord

Het antwoord op deze vraag kan heel kort zijn: nee. Het wel of niet hebben van koplampwissers (of andere koplampreinigingsinstallaties) is namelijk geen controlepunt voor de APK.

Wanneer we in het handboek Regelgeving APK zoeken naar eisen rond xenonverlichting, dan vinden we alleen een vermelding bij artikel 5.*51 van de keuringseisen. Daar wordt gesproken over 'dimlichten met gasontladingslichtbronnen en andere lichtbronnen met een lichtsterkte van meer dan 2000 lumen'. Als het op dit moment binnen de APK mogelijk zou zijn om vast te stellen dat er sprake is van dergelijke lampen, dan zou het ook mogelijk zijn de aanvullende eisen te hanteren, zoals de aanwezigheid en werking van koplampwissers of een reinigingsinstallatie. Bij de APK meten we echter geen lichtsterkte, zie voor de wijze van keuren 5.*51 van de keuringseisen.



1 Hoe zit dat?

2



Vraag band

Moet ik een band die tegen de op de wang aangegeven draairichting in gemonteerd is APK-goedkeuren?

Antwoord

Ja. De draairichting van de band zit (nog) niet in de APK-eisen verwerkt. Hetzelfde geldt overigens voor banden met een asymmetrisch profiel of banden met een ander specifiek draairichting-gebonden profiel. Het verkeerd monteren van banden, dus met een verkeerde draairichting, komt nog al eens voor wanneer particulieren zelf winterbanden wisselen, of de banden kruislings wisselen om de slijtage gelijkmatig te houden. Het is natuurlijk aan te bevelen om uw klanten hierop te wijzen.

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:

