

1 Hoe zit dat?

2

Vraag: Openen en sluiten van deuren

Vanaf 1 mei 2009 moeten de deuren die direct toegang geven tot de personenruimte, op de normale wijze van buiten én van binnen kunnen worden geopend. De steekproefcontroleur gaf aan dat wanneer de achterdeuren op de kindersloten staan, de kindersloten gedeblokkeerd moeten worden omdat ik de deurbediening aan de binnenzijde ook moet controleren op een goede werking. Ik had een Peugeot voor de APK en ondanks het feit dat ik de kindersloten deblokkeerde, werkte de deurbediening aan de binnenzijde toch niet. Het was een auto van 2006.
Moet ik de auto nu afkeuren?

Antwoord

Wanneer de deuren niet op de normale wijze van binnen en van buiten geopend kunnen worden moet de auto worden afgekeurd voor de APK. Zoals reeds aangegeven moeten de kindersloten ontgrendeld of uitgeschakeld worden om de bediening aan de binnenzijde te kunnen controleren. Nu is de deurbediening vaak een mechanische constructie, met dus eveneens mechanisch bediende kindersloten. Deze zijn op ieder gewenst moment in- of uit te schakelen. Bij nieuwere auto's is echter de deurvergrendeling vaak elektronisch geregeld. Daardoor kan het voorkomen dat ondanks het uitschakelen van de kindersloten, niet gelijk de bediening aan de binnenzijde van de auto werkt. Soms moet eerst de auto van het contact gezet worden en vervolgens weer op contact. Het kan ook zijn dat de auto juist op contact moet staan voordat de deurbediening aan de binnenzijde vrijgegeven wordt door de auto-elektronica. Bij Peugeot is het zo dat de auto op contact moet staan, voordat de bediening aan de binnenzijde wordt geactiveerd. Wanneer echter de auto al een geruime tijd met een stroomgebruiker, zoals bijvoorbeeld de autoradio aanstaat, dan wordt de "ecomode" ingeschakeld. Dit is een beveiliging van het stroomverbruik, de elektronische systemen worden in rust

gebracht. De tijd varieert, maar de ecomode wordt na circa 30 á 40 minuten automatisch ingeschakeld. Wanneer de auto in deze ecomode staat, moet u de elektronische systemen dus eerst weer activeren. Dit kan door bijvoorbeeld het contact in te schakelen, maar in sommige gevallen moet hiervoor zelfs de motor gestart worden.

Tip: schakel na de controle van de deurbediening de kindersloten weer in, of laat even aan de klant weten dat ze voor de APK noodzakelijkerwijs tijdelijk uitgeschakeld moesten worden.



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, Menno Ridderhof, Annet Delfgaauw,
Rein van der Zee, Pien Meppelink (Target Press)
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:



APK keurmeester

Dit is een uitgave van de RDW

Nummer 46 → september 2009

De meest gestelde vragen → 8 en de antwoorden!

Op pad met steekproefcontroleur Jan Dam → 6

Hefinrichting op tijd gecertificeerd! → 4

Geldigheidsduur APK Rapporten → 2

Uitlaatstelsysteem over de gehele lengte gasdicht → 3

Top Tien missers → 10

Hoe zit dat? → 11

Vraag verstelbare inrichting voor koplampen → 11

Vraag oneven aantal lichten → 11 Vraag openen en sluiten van deuren → 12

2



Op de foto:
Henk
Barendregt

'In luxe auto's heb ik helemaal geen zin!'

Henk Barendregt (57) van Volvo Truck Center in Rotterdam zit al veertig jaar in de trucks en al die tijd in dienst van Volvo. Hij hoorde bij de allereerste generatie APK 1 keurmeesters. Later kwam daar ook de APK 2 bevoegdheid bij, handig voor het keuren van bestelbusjes. Maar zijn hart ligt bij de zware jongens. "In luxe auto's heb ik helemaal geen zin. Dat gezeur over een piepje of kraakje, alsjeblijft zeg! Laat mij maar aan trucks werken, dat heb ik al mijn hele leven gedaan".



Geldigheidsduur APK Rapporten

De huidige APK Rapporten zijn nog geldig tot en met 31 december van dit jaar. Met ingang van 01-01-2010 moeten de nieuwe rapporten gebruikt worden, die helemaal aangepast zullen zijn in verband met de IVR (Implementatie Voertuig Regeling). In het afgelopen nummer van APK Keurmeester zijn we al ingegaan op de afwijkende procedures vanwege de IVR die gevolgd moeten worden bij het invoerscherm. Overigens wordt vanaf 1 januari 2010 de mogelijkheid geboden om het APK rapport op blanco A4 papier uit te printen.



3

Uitlaatsysteem over "de gehele lengte" gasdicht

Artikel 5.*.11 lid 1 van de Keuringseisen geeft aan dat het uitlaatsysteem "over de gehele lengte" gasdicht moet zijn. Met regelmaat zijn er echter discussies over wat nu precies de lengte van een uitlaat is. Moet bijvoorbeeld het laatste stukje uitlaatpijp achter de laatste demper aanwezig zijn? Of is het voldoende om alleen dat deel van de uitlaat te beoordelen dat daadwerkelijk aanwezig is?



De intentie van artikel 5.*.11 van de Keuringseisen is dat de afvoer van de uitlaatgassen geen gevaar oplevert voor de inzittenden. De uitlaat moet daarom beoordeeld worden over de lengte zoals de fabrikant die tenminste heeft bedoeld of, bij een aanpassing van de uitlaat, over de lengte die tenminste dezelfde waarborg geeft die de fabrikant heeft bedoeld om de uitlaatgassen veilig af te voeren. Er bestaat ook een goede reden voor deze lengte. Er is bij de RDW namelijk tenminste één geval bekend van koolmonoxide vergiftiging van de inzittenden, die veroorzaakt werd door het ontbreken van het laatste stukje uitlaat in combinatie met niet goed werkende terugslagkleppen voor de ventilatieopeningen achter de achterste bumper.

De uitstroom van de uitlaatgassen mag ook nooit (gedeeltelijk) gericht zijn op een voertuigdeel waardoor de kans bestaat dat deze gassen in het personencompartiment terecht kunnen komen.

Kortom, ontbreekt het laatste stuk van de uitlaat dan is het altijd afkeur.



4 Nieuwe eisen hefinrichtingen & inspectieputten

In APK keurmeester hebben we eerder, in nummer 25, aandacht besteed aan de werkomstandigheden van de steekproefcontroleur. Onderdeel daarvan waren de nieuwe erkenningseisen die aan hefinrichtingen en inspectieputten gesteld worden, die over enkele maanden van kracht worden.

Deze aanpassing van de erkenningseisen heeft betrekking op de werkomstandigheden van de steekproefcontroleur, waarvan periodieke controle van de hefinrichting en inspectieput deel uitmaken. De RDW is van mening dat een hefbrug, die voor de APK en de daarbij horende steekproef gebruikt wordt, in een goede staat dient te verkeren en regelmatig gecontroleerd moet worden.

Al sinds 2006 werd er daarom bij de (her-) schouwing van de erkenning aandacht aan de hefbrug besteed. Daarbij werd aangegeven dat in de nabije toekomst de RDW alleen werkzaamheden uit zou voeren op hefbruggen die periodiek gecontroleerd zijn.

Na een overgangstermijn van inmiddels enkele jaren, zal de RDW vanaf 1 januari 2010, alleen nog hefbruggen accepteren die jaarlijks gecontroleerd en voorzien zijn van een keurmerk.

Dit houdt in dat de hefinrichtingen, die ter beschikking staan van de RDW medewerker, jaarlijks gecertificeerd moeten worden. Het betreft hier overigens alleen die hefinrichtingen die bij een APK keuring (of steekproef) gebruikt worden, of bij eventuele andere werkzaamheden van een RDW medewerker binnen de erkenning van het betreffende bedrijf.

De erkenninghouder is zelf verantwoordelijk voor het tijdig laten certificeren van de hefinrichting. Een gecertificeerde hefbrug is herkenbaar aan de keurmerksticker die bij de bediening van de hefbrug aangebracht moet zijn. Het advies is om nu al vast te controleren wanneer de laatste certificering heeft plaatsgevonden en of op de hefinrichting een keurmerk is aangebracht. Bij twijfel is het raadzaam om tijdig contact op te nemen met de leverancier van de hefbrug, zodat de brug voor 1 januari 2010 goedgekeurd is.

Wat is de vrije ruimte bij een hefinrichting?

Om goed om een hefinrichting heen te kunnen lopen, is het noodzakelijk dat er een vrije ruimte aanwezig is. In de toezichtbeleidbrief is opgenomen dat deze vrije ruimte minimaal 50 centimeter dient te bedragen, maar hoe wordt deze vastgesteld? De regel is als volgt: bij het bepalen van deze ruimte, wordt alles van de hefinrichting meegenomen, met uitzondering van de op- en afrijplaten.

Verlichting

In de erkenningsregeling is aangegeven dat in de keuringsruimte, bij en onder de hefinrichting en in de inspectieput een bepaald niveau van verlichting moet zijn. De waarden die opgenomen zijn in de regelgeving, zijn proefondervindelijk vastgesteld. Indien een keuringsruimte normaal is verlicht, dan zal dit geen problemen opleveren. Een hefinrichting die voorzien is van de standaardverlichting, zal in de praktijk voldoende verlicht zijn, mits de verlichting in een goede staat van onderhoud verkeert!

Wanneer is een inspectieput een inspectieput?

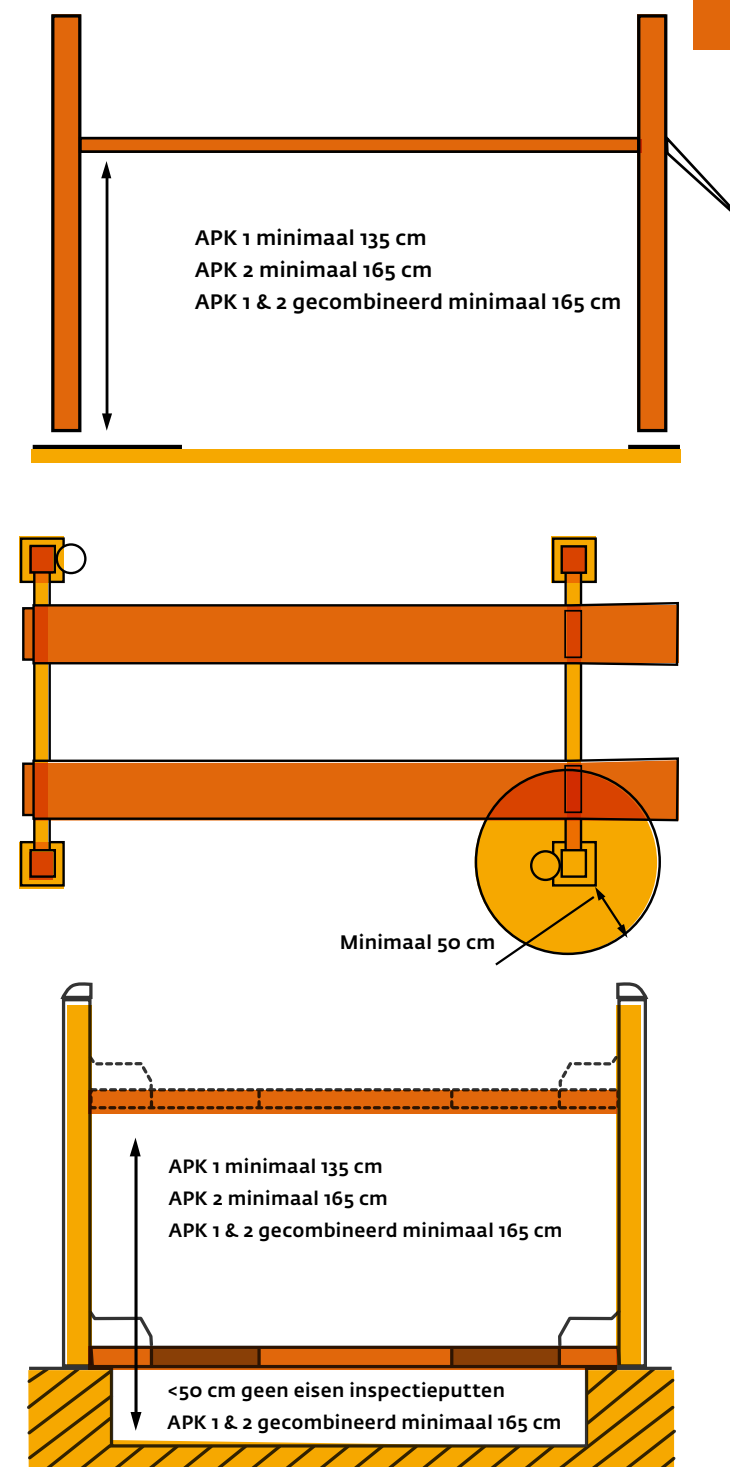
Bij de RDW wordt regelmatig de vraag gesteld wanneer er gesproken wordt over een inspectieput. Soms wordt er een verdieping gemaakt onder een hefinrichting om zo aan de hefhoogte van de hefinrichting te kunnen voldoen. In een dergelijk geval spreken we over "een instap onder een hefinrichting".

De vraag is wanneer een dergelijke instap aan de eisen van een inspectieput moet voldoen. Dat is het geval wanneer een dergelijke instap dieper is dan 50 cm. In dat geval wordt de instap beschouwd als een inspectieput en zal dan ook aan alle daaraan gestelde eisen moeten voldoen.

In het tweede kwartaal van 2009 heeft de RDW erkenninghouders een brief gestuurd waarin de nieuwe eisen nogmaals worden uitgelegd. Daarnaast zal de bedrijfsinspecteur bij de (her-)schouwing controleren of de hefbrug of hefbruggen van een geldig keurmerk voorzien zijn.

Is de hefbrug na 1 januari 2010 niet voorzien van een keurmerk, dan heeft dit gevolgen voor de erkenning. Voor alle duidelijkheid, putkrikken vallen niet onder bovengenoemde eisen.

5



6 “Er wordt nog veel op de moeilijke manier gekeurd”

Steekproefcontroleur Jan Dam

Afgelopen mei werden de nieuwe keuringseisen van kracht. Niet alleen het aantal regels voor de APK nam daarmee af, veel voorschriften werden ook vereenvoudigd waarmee nogal wat in de loop der jaren opgebouwde ballast overboord werd gezet. We zijn nu een aantal maanden verder, wat is er daarbij in de praktijk van de nieuwe eisen te merken? Hoe gaan de mannen en vrouwen op de werkvloer daar mee om? We vroegen het aan de man die er in de praktijk dagelijks mee te maken heeft, steekproefcontroleur Jan Dam.

Zelf komt Jan Dam (45) uit de bedrijfswagenwereld, waar hij als monteur ruime ervaring opdeed. Precies dertien jaar geleden werd hij technisch medewerker bij de RDW en in mei 2007 maakte hij de stap naar steekproefcontroleur. Daarnaast is Jan ook nog docent autotechniek bij een ROC (Regionaal Onderwijs Centrum) in Zwolle. Van de beslissing om steekproefcontroleur te worden heeft hij overigens nog geen dag spijt gehad. “Mooi werk” is dan ook zijn bondige omschrijving van zijn dagelijkse bezigheden. Hoe ervaart hij de nieuwe keuringseisen, is er veel veranderd?

Eenvoudiger

“Vooral in de eerste twee weken merkte je heel goed dat de keurmeesters echt moesten wennen aan de nieuwe keuringseisen. Het werd door sommigen ervaren als een compleet nieuwe opzet, die hadden het er ook moeilijk mee, terwijl anderen eigenlijk naadloos overgingen naar de nieuwe regels. Opvallend is dat sommige regels vrijwel unaniem als onzin worden gezien. Het beste voorbeeld daarvan is de bandenspanning. Juist in deze vakantiemaanden zijn veel banden knetterhard opgepompt als voorbereiding op de zwaardere belasting bij de vakantieritten. Ze zijn dus eerder veel te hard dan te zacht. Bovendien vinden ze, niet onterecht, dat iedere

goede dealer de bandenspanning standaard hoort te controleren en zo nodig in orde maakt. Aan de andere kant ervaren ze het vervallen van veel controlepunten als een wezenlijke verlichting. Zo is bijvoorbeeld het onderwerp katalysator van voertuigen voor 1996 veel eenvoudiger geworden”.

Leerproces

Opmerkelijk is ook de manier waarop keurmeesters de nieuwe regels in zich opnemen. In de beleving van Jan Dam zijn er twee stromingen. “Ik kom nog regelmatig tegen dat keurmeesters volgens de oude normen keuren, zeg maar op de moeilijke manier. Die gaan gewoon op routine keuren. Pas wanneer ze tegen een probleem aanlopen wordt het boek erbij gehaald, en dan blijkt dat er zaken veranderd zijn waarvan ze geen parate kennis hebben. De tweede groep heeft zich degelijk ingelezen, gaat niet op routine maar volgt direct vanaf het begin de nieuwe regels en controlepunten. Die maken optimaal gebruik van de nieuwe regels en kunnen dan ook tijdswinst boeken”. Valt er in dit opzicht dan nog veel te verbeteren in de communicatie tussen RDW en keurmeesters? Het blijft even stil, dan vervolgt Jan: “Laat ik het zo zeggen, er kan nóg beter gecommuniceerd worden. Zelf ben ik een echte alleseter op mijn vakgebied. Ik volg alles. Niet alleen wat er gedrukt wordt, maar ook alle internet sites. Van IBKI lijstjes tot APK.nl. Tja, en dan zie je dat er ruimte is voor verdere verbeteringen”.

Meerwaarde

Desondanks zijn de nieuwe keuringseisen een stevige stap vooruit vindt hij. “De meerwaarde van de nieuwe opzet zit in het feit dat er veel meer verantwoordelijkheid bij de keurmeester gelegd wordt. Tegelijkertijd zorgt dat, natuurlijk, ook voor discussiepunten. Neem een kruiskoppeling van de aandrijflijn zoals je die bij terreinauto's nog tegen komt. Vroeger mocht die geen speling hebben, nu moet de keurmeester beoordelen of er al dan niet sprake is van deugdelijke bevestiging. Maar wat is dat, hoe ga je daar mee om? En hoe lang gaat zo'n kruiskoppeling nog veilig mee? Dat zijn allemaal afwegingen die de keurmeester zelf moet beoordelen. In de praktijk ga ik in

twijfelgevallen mee met de keurmeester. Overleg met collega's en koppel dit evt terug naar het bedrijf hoe in het vervolg om te gaan met het betreffende keuringsaspect. Hetzelfde geldt voor de dikte van een remschijf. Eerlijk gezegd zou ik het makkelijk gevonden hebben wanneer de minimum dikte van de fabrikant als leidraad aangehouden werd, maar ook hier is het de verantwoordelijkheid van de keurmeester om een beslissing te nemen. Een hoofdstuk apart is natuurlijk de achteraf montage van Xenon verlichting die je steeds meer tegenkomt, of de werking van de koplamphoogteverstelling!”. En de altijd hoog in de Misser Top Tien genoteerde gebroken veren? Hoe komt het toch dat steekproefcontroleurs die wel, en sommige keurmeesters die zo moeilijk opmerken? Jan Dam lacht: “Ik had er van de week weer eentje. Zag het al toen de brug omhoog ging. Juist omdat je weet dat die zo vaak gemist wordt, let je er goed op. Ik denk dat daar het verschil in zit”.

Meer ruimte

“Eigenlijk zou je over een paar maanden nog eens moeten kijken wat de nieuwe regels op de werkvloer betekenen. Nu zijn er nog nauwelijks discussies bij de steekproeven, maar die gaan er beslist vaker komen. Over die remschijven bijvoorbeeld. Daar loop ik uiteraard niet voor weg. Nu de keurmeester meer verantwoordelijkheid heeft gekregen, moet je ook rekenen dat er meer verschil van inzicht komt. En zoals ik al eerder gezegd heb, zal ik met de keurmeester meedenken waar het over de veiligheid van het voertuig gaat. Nu het APK boek dunner is geworden, is de ruimte voor de keurmeester gegroeid. Daar moet een gedeelte van de keurmeesters nog aan wennen, ze moeten er nog mee leren omgaan. Maar voor het merendeel betekent het een verrijking van zowel hun werk als van de APK”.



De meest gestelde vragen

Wat zijn de meest gestelde vragen door APK-keurmeesters? Wij hebben een overzicht samengesteld van de vragen, en de antwoorden daarop, die in de maand mei 2009 het meest gesteld werden. Daarbij bleken vragen over gasontladingslichtbronnen ("Xenon") en de handmatige verstelling van de dimlichten veruit favoriet te zijn.

Mag ik voor de APK dimlichten met gasontladingslichtbronnen goedkeuren die in een personenauto van het bouwjaar 1993 zijn ingebouwd?

Antwoord

Ja. Voor een personenauto in dit voorbeeld met het bouwjaar 1993 is dit toegestaan. De gasontladingsbronnen moeten wel voldoen aan de eisen zoals beschreven bij Artikel 113 en Artikel 114 van de Aanvullende permanente eisen.

Wanneer en waarom worden gasontladingslichtbronnen afgekeurd voor de APK?

Antwoord

Als een personenauto is voorzien van dimlichten met gasontladingslichtbronnen en in gebruik is genomen na 31 december 2006, moeten deze lichtbronnen voldoen aan de eisen zoals die in de artikelen 115 tot en met 118 van de Aanvullende permanente eisen gesteld worden. Kan het daaraan niet voldoen dan moet het voertuig afgekeurd worden.

Moet er een reinigingsinstallatie aanwezig zijn, wanneer er gasontladings-lichten gemonteerd zijn?

Antwoord

Dimlichten met gasontladingslichtbronnen die in gebruik zijn genomen na 31 december 2006 moeten voorzien zijn van een goed werkende koplampreinigingsinstallatie waarmee het gehele of een deel van het lichtdoorlatende gedeelte van de koplamp wordt gereinigd.

Wat wordt onder een "goed werkende koplampreinigingsinstallatie" verstaan?

Antwoord

Een goed werkende koplampreinigingsinstallatie is een installatie waarmee het gehele of een deel van het lichtdoorlatende gedeelte van de koplamp wordt gereinigd. De koplampreinigingsinstallatie wordt visueel gecontroleerd, waarbij de installatie in werking wordt gesteld.

Moet bij personenauto's van voor 2007 deze reinigingsinstallatie ook aanwezig zijn?

Antwoord

Nee. Dit is voor personenauto's met een bouwjaar van vóór 2007 niet nodig.

Is een bi-xenon installatie, waarbij dim- en grootlicht dus beiden gebruik maken van gasontladingslichten, toegestaan?

Wat is het verschil tussen permanente eisen (APK) en eisen van de Politie (gebruikerseisen) met betrekking tot gasontladingslichten?

Moet een personenauto met gasontladingslichten ook voorzien zijn van een niveauregeling?

Mogen er voor de APK gasontladings-lichten gemonteerd zijn in mistlampen?

Wanneer de hoogteverstelling van de dimlichten niet werkt, mag de verstelling dan verwijderd zijn, of moet alles verwijderd zijn wat met dit systeem te maken heeft?

Wanneer een hoogteverstelling van een koplamp kapot is, mag de andere dan verwijderd worden, voor APK goedkeur?

Wanneer de stekkers en/of kabels van de hoogteverstelling verwijderd zijn, mag ik dan goedkeuren voor de APK?

Mag ik goedkeuren wanneer het wieltje van de hoogteverstelling afgeplakt is?

Antwoord

Ja. Bi-xenon mag gemonteerd zijn in personenauto's die voor 31-12-2006 in gebruik zijn genomen. Bij personenauto's die na 31-12-2006 in gebruik zijn genomen en waar bi-xenon is toegepast, moeten de dimlichten ingeschakeld blijven wanneer het groot licht ingeschakeld wordt.

Antwoord

Permanente eisen zijn de eisen die gelden voor het gebruik op de weg, de werking van de gasontladingslichten moet dus conform de APK-regelgeving zijn. Gebruikerseisen zijn in feite gedragsregels bij het gebruik van voertuigen en worden bepaald door de handhaving.

Antwoord

Nee. Personenauto's met gasontladingslichten hoeven niet voorzien te zijn van een niveauregeling.

Antwoord

Ja. Mits deze niet verblindend zijn zoals beschreven in artikel 5.2.64 lid 1 van de Keuringseisen.

Antwoord

In de APK staat bij artikel 5.2.55 lid 7 van de Keuringseisen beschreven dat wanneer er een hoogteverstelling aanwezig is, deze goed moet werken. Visuele controle, waarbij met de hand wordt bediend. Wanneer er geen hoogteverstelling aanwezig is hoeft deze niet te voldoen aan de eisen die gesteld zijn zoals beschreven bij artikel 5.2.55 lid 7 van de Keuringseisen.

Antwoord

Nee. Dit is afkeur.

Antwoord

Nee. Wanneer de bediening aanwezig is van de hoogteverstelling voor de dimlichten, moet de inrichting werken voor de APK.

Antwoord

Nee. Wanneer de bediening van de dimlicht hoogteverstelling afplakt is, is er geen reden voor APK goedkeur. De bediening van de hoogteverstelling is immers aanwezig en zal dus moeten voldoen aan de eisen die gesteld zijn bij artikel 5.2.55 lid 7 van de Keuringseisen. Het voertuig zal hierdoor dus moeten worden afgekeurd.

1 Misser top 10

0 Veren & remmen

Altijd weer een spannend moment: hoe ziet de Top Tien van missers er uit? We hebben de cijfers voor de APK 1 en 2 verzameld en zien een aantal oude bekenden ook nu weer terug.

APK 2: gebroken veren

Bij de APK 2 staan de niet-geconstateerde gebroken veren weer hoog op de lijst, maar de eerste plaats gaat overtuigend, bijna twee keer zo vaak geconstateerd als de beruchte gebroken veer, naar de vergeten adviespunten. Toch zijn de eerste vier plaatsen ten opzichte van 2008 niet veranderd. Jammer genoeg is het percentage voor de gebroken veren gestegen van 4,4 naar 6,6% en dat betekent een stijging van 50%. Nieuw in de Top Tien is de ernstig gecorrodeerde remleiding die de plaats van niet gasdichte uitlaat in heeft genomen. Opvallend is verder de stijging van de beschadigde stofhoes, die in twee keer zo veel gevallen niet opgemerkt werd.

Meest geconstateerde APK 2 missers in 2009 t/m. mei

		OMSCHRIJVING
01.	APK+	Vergeten adviespunt
02.	5228	Veer gebroken, ondeugdelijk
03.	5229	Stofhoes beschadigd en dicht niet meer af
04.	5231	Remslang licht beschadigd, wapen zichtbaar
05.	5231	Parkeerremkabel ondeugdelijk
06.	5255	verpl. verl. werkt n. goed muv reml.r.aanwij
07.	5227	Band licht beschadigd
08.	5227	Bandenprof. juist beneden min.eis
09.	5219	Stofhoes beschadigd en dicht niet meer af
10.	5231	remleiding ernstig gecorrodeerd

APK 1: remmen

Bij de APK 1 gaat het om de cijfers van uitsluitend de maand mei, en zijn daarom weliswaar niet representatief, maar wel interessant. De onvoldoende remvertraging staat hier weer op de eerste plaats. Opvallend is hier dat er eigenlijk geen enkele misser verder echt uit springt. Het gaat in vrijwel alle gevallen om het remsysteem of delen daarvan, alleen de afstelling van het dimlicht is een nieuwkomer in de Top Tien.

Meest geconstateerde APK 1 missers in mei 2009

		OMSCHRIJVING
01.	51238	Remvertraging bedr.rem onvold.<100% >90%
02.	51220	Wiel lager hoorbare/voelbare slijt/bescha
03.	51231	Onderd. reminr. niet juist bevestigd
04.	51238	Remvertraging bedr. rem onvold. <90% >50%
05.	5355	inr. aanp. dimlichtafst werkt niet goed
06.	5356	Dimlicht onjuist afgesteld (<40mm)
07.	51231	Onderdeel reminrichting ondeugdelijk
08.	51231	Wiel loopt onvoldoende vrij
09.	51231	Remslang ernstig misvormd
10.	51235	Remkrachtregelaar werkt niet

Hoe zit dat?

Vraag verstelbare inrichting voor koplampen

Moet de verstelinrichting, zoals bedoeld in artikel 5.2.55 lid 7 van de Keuringseisen functioneren als deze aanwezig is in de auto, maar waarbij de stelmotoren op de koplampen ontbreken? Dit kan het geval zijn omdat bijvoorbeeld na schade koplampen zonder stelmotor zijn gemonteerd.

Antwoord

Wanneer een verstelinrichting aanwezig is dient deze te functioneren. Is dat niet het geval dan betekent dit afkeur. Het uitgangspunt van deze eis is dat indien de bestuurder de aanwezigheid van een verstelinrichting, binnen in het voertuig waarneemt, deze er vanuit moet kunnen gaan dat de inrichting ook inderdaad naar behoren werkt wanneer hij de hoogte van de dimlichten wilt aanpassen aan de beladingstoestand.



Vraag oneven aantal lichten

Mag op de voorzijde van een voertuig een oneven aantal lichten worden gevoerd?

Antwoord

Het is niet mogelijk om een oneven aantal in werking zijnde lichten symmetrisch ten opzichte van het midden van een voertuig te plaatsen en het is dus niet toegestaan voor de APK.

In artikel 51 en 57 van de Keuringseisen staat onder meer welke verlichting en ook het aantal dat verplicht of toegestaan is. Volgens artikel 5*55, lid 4 van de Keuringseisen moeten lichten en retroreflecterende voorzieningen met dezelfde functie, nagenoeg symmetrisch links en rechts van het midden van het voertuig zijn bevestigd.

Als eerste moet u daarom bepalen om wat voor verlichting het gaat. Vervolgens zal vastgesteld moeten worden welke verlichting nu links en welke rechts van het voertuig is geplaatst om te voldoen aan de eis van symmetrie.

Om te bepalen of meerdere bij elkaar geplaatste verlichtingsornamenten (links en/of rechts) als één licht kunnen worden gerekend, moet u gebruik maken van de "60% regel". In de praktijk zal dan bij een oneven aantal lichten, het middelste lichtornament uitgeschakeld moeten worden om aan de eis van symmetrie te voldoen.

