



## **Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 13 juni 2014, nr. IENM/BSK-2014/102875, tot wijziging van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK vanwege de afschaffing van mobiele keuringseenheden en tot wijziging van de Regeling aanpassing voertuigen vanwege aanpassing van verwijzingen in de tekst en van de Regeling voertuigen vanwege wijziging van de meting van remvertraging bij APK**

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 4aa, vierde lid, onderdeel b, 71, 83, vierde lid, 84, eerste en tweede lid, 85a, vijfde lid, 86, zevende lid, 86a, 88, tweede lid, 100, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

Besluit:

### **ARTIKEL I**

De Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de alfabetische opsomming wordt een begripsbepaling ingevoegd, luidende:

resultaat van de keuring: goedkeuring dan wel afkeuring, alsmede eventuele adviespunten, reparatieadviespunten, reparatiepunten, afkeurpunten en opmerkingen inzake de uitvoering van de keuring.

2. De begripsbepalingen van 'inrichting' en 'mobiele keuringseenheid' vervallen.

B

De artikelen 2, 10, 19, zesde lid (nieuw), 24, vierde lid, en 46a (nieuw) vervallen.

C

Artikel 4, eerste lid, komt te luiden:

1. Een erkenning APK kan worden verleend aan een natuurlijk persoon of rechtspersoon voor één of meer in Nederland gevestigde keuringsplaatsen.

D

Artikel 5 vervalt.

E

In artikel 6, vierde lid, vervalt ' , een mobiele keuringseenheid of een inrichting'.

F

Artikel 8, vijfde lid, eerste volzin, komt te luiden: In de keuringsruimte is een voorziening aanwezig, geschikt voor het gebruik van datacommunicatie ten behoeve van het raadplegen van het kentekenregister, het afmelden van voertuigen en het bewaren van steekproefcontroleapparaten.

G

In artikel 10, eerste lid, vervalt de zinsnede 'in erkende keuringsplaatsen waarvan de erkenning niet is ingetrokken of'.



---

## H

In artikel 11, onderdeel h, wordt ‘, platenremtestbank of remvertragingmeter’ vervangen door: of platenremtestbank.

## I

In de artikelen 13, eerste lid, en 17, eerste lid, vervalt ‘remvertragingmeters,’.

## J

Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid vervalt.
2. Het vierde lid wordt vernummerd tot derde lid.
3. In het derde lid (nieuw) vervalt ‘en derde’.

## K

Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid vervalt.
2. Het tweede lid vervalt en voor de tekst vervalt de aanduiding ‘1.’.

## L

Artikel 18 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
  1. Van het steekproefcontrolerapport wordt ten minste gedurende twee jaar een afschrift bewaard. Op dit afschrift worden geen wijzigingen aangebracht.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
  6. Foutief ingevulde of onbruikbaar geworden afdrucken van keuringsrapporten worden vernietigd.

## M

Aan artikel 19 worden twee leden toegevoegd, luidende:

5. Wijziging en uitbreiding van een erkenning is niet mogelijk indien de erkenning op grond van artikel 87, tweede lid, van de wet is ingetrokken.
6. Uitbreiding van een erkenning is niet mogelijk indien de erkenning is verleend aan één of meer in Nederland op naam van de erkenninghouder geregistreerde mobiele keuringseenheden.

## N

In artikel 19c, eerste lid, onderdeel e, en artikel 22, eerste lid, wordt ‘de artikelen 43 tot en met 46’ vervangen door: de artikelen 44 tot en met 46.

## O

In artikel 22, derde lid, wordt ‘met twee jaar, twee maanden of niet verlengd’ vervangen door: met twee jaar verlengd of niet verlengd.

## P

Artikel 27 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt de zinsnede ‘als bedoeld in artikel 3.15, tweede lid, van de Regeling



voertuigen' vervangen door 'als bedoeld in artikel 3.15, tweede en derde lid, van de Regeling voertuigen' en vervalt 'dan wel de bijlage bij het deel I A dan wel deel I van het kentekenbewijs'.

2. Er worden vier leden toegevoegd, luidende:

5. Er wordt geen keuring verricht dan nadat door de aanvrager de voor het voertuig afgegeven kentekencard, dan wel het kentekenbewijs is overgelegd, indien het voertuig is voorzien van een kenteken bevattende de lettergroep AA, CD, CDJ dan wel de lettergroep BN of GN en twee groepen van twee cijfers.
6. In geval van een aanvraag voor een keuringsrapport voor voertuigen waarbij het om technische redenen als bedoeld in artikel 57, vijfde lid, van bijlage VIII van de Regeling voertuigen, niet mogelijk is het voertuig op een rollenremtestbank of platenremtestbank te remmen, dient een deugdelijke, goed functionerende remvertragsmeter in de keuringsruimte aanwezig te zijn, waarvoor een geldig certificaat van eerste keuring of herkeuring als bedoeld in artikel 8.1.1 van de Regeling voertuigen is afgegeven.
7. Indien het te keuren motorrijtuig een bedrijfsauto is waarvan de toegestane maximummassa niet meer bedraagt dan 3.500 kg die is voorzien van een drukluchtremstelsysteem en een vangmuilkoppeling ten behoeve van een aanhangwagen dienen twee manometers met slangen en aansluitstukken voor drukmeetpunten alsmede aansluitkoppelen voor aanhangwagenremsystemen in de keuringsruimte aanwezig te zijn, waarmee de druk in drukluchtremsystemen en in gasveersystemen kan worden gemeten, voorzien van een geldig certificaat van eerste keuring of herkeuring als bedoeld in artikel 8.1.1 van de Regeling voertuigen.
8. Indien het te keuren motorrijtuig een bedrijfsauto is waarvan de toegestane maximummassa niet meer bedraagt dan 3.500 kg die is voorzien van een drukluchtremstelsysteem en een schotelkoppeling ten behoeve van een aanhangwagen dienen in de keuringsruimte aanwezig te zijn:
  - 1°. twee manometers met slangen en aansluitstukken voor drukmeetpunten alsmede aansluitkoppelen voor aanhangwagenremsystemen, waarmee de druk in drukluchtremsystemen en in gasveersystemen kan worden gemeten, voorzien van een geldig certificaat van eerste keuring of herkeuring als bedoeld in artikel 8.1.1 van de Regeling voertuigen;
  - 2°. een stalen rei met een lengte van ten minste 0,90 m; en
  - 3°. een hulpstuk waarmee de speling op de sluiting van 2 inch koppelingsschotels meetbaar gemaakt kan worden.

Q

In artikel 28, eerste lid, wordt 'de artikelen 7, 9, 11, 12 en 13' vervangen door: de artikelen 7, 9, 11, 12, 13 en indien van toepassing artikel 27, zesde, zevende en achtste lid.

R

Artikel 30 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid, onderdeel e, komt te luiden:

- e. het resultaat van de keuring;

2. In het derde lid vervallen onderdelen f en g en wordt onderdeel h geletterd f.

3. Het vierde lid, onderdeel c, komt te luiden:

- c. het resultaat van de keuring;

4. In het vierde lid vervallen onderdelen d en e en worden de onderdelen f tot en met i geletterd d tot en met g.

S

Artikel 31 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vierde lid wordt 'de in dat artikel bedoelde bijlage' vervangen door: het in dat artikel bedoelde goedkeuringsdocument.



2. In het vijfde lid, onderdeel a, wordt 'gedurende de gehele steekproef aanwezig is' vervangen door: aanwezig is vanaf het moment dat de mededeling, bedoeld in het eerste lid, is gedaan.

3. In het vijfde lid, onderdeel c, vervalt ', ongeacht het tijdstip van aanvang van de steekproef,'.

4. In het vijfde lid vervalt onderdeel b en worden de onderdelen c en d geletterd b en c.

T

Artikel 33 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst vervalt de aanduiding '1.'

2. Onderdeel b vervalt.

3. Onderdelen c tot en met e worden geletterd b tot en met d.

U

Artikel 35 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'door middel van een herschouwing' vervangen door: in het kader van het toezicht.

2. In het tweede lid wordt 'De in het eerste lid bedoelde controle' vervangen door: Het in het eerste lid bedoelde toezicht.

V

In artikel 36, onderdeel a, vervalt ', inrichting of mobiele keuringseenheid'.

W

Artikel 37 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt de tweede volzin.

2. In het tweede lid wordt na 'een erkenning' ingevoegd: of een keuringsbevoegdheid.

X

In artikel 39, derde lid, vervalt 'of mobiele eenheden'.

Y

Artikel 43 vervalt.

Z

Na het opschrift van hoofdstuk 8 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 46a**

Voor erkenningen verleend aan een natuurlijke of rechtspersoon voor één of meer in Nederland op naam van de erkenninghouder geregistreerde mobiele keuringseenheden afgegeven vóór 1 juli 2014, geldt dat hiervan tot 1 juli 2025 gebruik kan worden gemaakt, mits wordt voldaan aan de eisen en voorschriften opgenomen in deze regeling.

## **ARTIKEL II**

De Regeling aanpassing voertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 17 wordt 'de artikelen 4 tot en met 8' vervangen door: de artikelen 6 tot en met 10.



B

In artikel 18 wordt 'artikel 9' vervangen door: artikel 11.

### ARTIKEL III

De Regeling voertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 5.5.38, eerste lid, komt de kolom 'Wijze van Keuren' te luiden:

Leden 1 tot en met 4:

- De controle moet plaatsvinden door middel van een beproeving op de weg.
- De snelheid moet bij de aanvang van de remproef ongeveer 50 km/h bedragen.
- De remvertraging wordt met een elektronische zelfregistrerende remvertragingmeter als volgt vastgesteld:
  - a. indien op de remvertragingmeter een resulterende of gemiddelde waarde wordt aangegeven, geldt deze waarde als de minimaal behaalde remvertraging;
  - b. indien de remvertraging niet volgens onderdeel a kan worden vastgesteld, geldt de waarde die met behulp van de meetwaardentabel op de registratiestrook wordt vastgesteld, door het gemiddelde te nemen van alle gemeten waarden die gelijk of groter zijn aan de minimaal vereiste remvertraging en gedurende minimaal een halve seconde zijn gemeten;
  - c. indien de remvertraging niet volgens onderdeel a of b kan worden vastgesteld, geldt als remvertraging de waarde die met behulp van de grafiek op de registratiestrook als volgt is vastgesteld:
    - 1°. indien op het moment dat het voertuig nagenoeg stilstond geen plotselinge stijging van de remvertraging is waar te nemen, is de hoogst behaalde waarde van remvertraging bepalend;
    - 2°. indien op het moment dat het voertuig nagenoeg stilstond een plotselinge stijging van de remvertraging is waar te nemen, is de waarde van de behaalde remvertraging vlak vóór deze stijging bepalend.
- Indien op een remtestinrichting kan worden vastgesteld dat de remvertraging voldoet kan de beproeving op de weg achterwege gelaten worden.

De bij de remproef behaalde remvertraging wordt berekend door de remkrachten bij elkaar op te tellen en vervolgens te delen door de in het kentekenregister vermelde massa van het ledig voertuig vermeerderd met 100 kg.

B

Bijlage VIII wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 57, derde lid, komt te luiden:

3. Tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsbewijs moet, in afwijking van het eerste lid, bij voertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg de controle van de remvertraging plaatsvinden door middel van de in paragraaf 3 van deze afdeling omschreven beproeving van het voertuig op een platenremtestbank of door middel van de in paragraaf 2.1 van deze afdeling omschreven beproeving van het voertuig op een rollenremtestbank.

2. In artikel 57, vijfde lid, wordt

- a. de zinsnede 'Het bepaalde in het vierde lid is' vervangen door: Het derde en vierde lid zijn;
- b. na 'rollenremtestbank' ingevoegd: of platenremtestbank;
- c. de zinsnede 'Hieronder worden verstaan' vervangen door: Hieronder worden onder andere verstaan;
- d. in onderdeel c 'bedrijfsauto's of bussen met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg' vervangen door: voertuigen.

3. De aanhef van artikel 83 komt te luiden: De remvertraging wordt met een elektronische, zelfregistrerende remvertragingmeter als volgt vastgesteld:.

4. In artikel 85 komt de eerste volzin te luiden: De remvertraging van de parkeerrem van een personenauto, bedrijfsauto of bus met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg wordt met een zelfregistrerende remvertragingmeter vastgesteld.



---

#### **ARTIKEL IV**

In artikel 5, tweede lid, van de Regeling taken Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen wordt '1 juli 2014' vervangen door: 1 januari 2016.

#### **ARTIKEL V**

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2014, met uitzondering van artikel I, onderdelen A, onder 2, B, E, J, K, onder 2, O, S, onder 4, T, onder 2 en 3, V, en X.
2. Artikel I, onderdeel O, treedt in werking met ingang van 1 januari 2015.
3. Artikel I, onderdelen A, onder 2, B, E, J, K, onder 2, S, onder 4, T, onder 2 en 3, V en X, treden in werking met ingang van 1 juli 2025.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen.*



## TOELICHTING

Deze regeling strekt ertoe de erkenning voor mobiele keuringseenheden geleidelijk af te bouwen. Het betreft keuringseenheden waarmee een erkenninghouder afwisselend in ten minste drie verschillende inrichtingen handelingen in het kader van periodieke keuringen mag verrichten. Met ingang van 1 juli 2014 worden geen nieuwe erkenningen voor deze mobiele keuringseenheden (hierna: mobiele erkenningen) meer verleend. Voor de reeds verleende mobiele erkenningen geldt een overgangstermijn van elf jaar tot 1 juli 2025, waarbij rekening gehouden is met de bedrijfseconomische afschrijvingstermijn van zowel de keuringseenheid als de apparatuur. De maatregel raakt een relatief kleine groep bedrijven. Per 1 januari 2014 waren er in totaal 9.662 erkenninghouders APK, waarvan 61 mobiele erkenninghouders (0,63% van het totaal aantal erkenninghouders).

De instandhouding van mobiele erkenningen is niet langer wenselijk, omdat door de ontwikkelingen op de markt een geringe noodzaak bestaat voor deze erkenningsvorm. Bij invoering van het APK-systeem, dertig jaar geleden, is de keuze gemaakt om de keuringen te laten uitvoeren door de branche. Dit onder strikte voorwaarden en onder toezicht van de RDW. Door de keuringen te laten uitvoeren door marktpartijen ondervinden zowel de branche als de burger profijt. Uitvoering van de verplichte keuringen betekent een beperking van investeringen en een grotere kans om dubbel werk voor de branche te vermijden. De consument kan bijna overal en tegen een scherp tarief zijn voertuig laten keuren. De bevoegdheid om keuringen te verrichten werd zowel aan erkenninghouders met een vaste keuringsplaats, als aan erkenninghouders met een mobiele keuringseenheid verleend. Dit laatste omdat de spreiding van vaste erkenninghouders aanvankelijk niet optimaal was. Thans is echter aan ruim 10.000 vaste erkenninghouders een erkenning APK verleend, die verspreid over het gehele land gevestigd zijn. Voor de consument is de uitwijkmogelijkheid naar vaste erkenninghouders zeer goed, zodat de noodzaak voor mobiele erkenningen niet langer aanwezig is.

Hoewel dit APK-systeem op basis van marktwerking goed werkt, zijn er ook risico's aan verbonden. Gebleken is dat de risico's op overtredingen en fraude groter zijn in het geval van mobiele erkenningen. Het ontbreken van een vast adres bemoeilijkt het toezicht waardoor onregelmatigheden, bijvoorbeeld met betrekking tot afmeldingen, onopgemerkt kunnen blijven. Uit de resultaten van steekproefcontroles en periodieke controlebezoeken is naar voren gekomen dat de mobiele erkenninghouders in de afgelopen jaren aanzienlijk minder goed hebben gepresteerd dan erkenninghouders met vaste keuringsplaatsen en relatief vaak sancties krijgen opgelegd. Zie hiervoor het onderstaande schema. Dit heeft geleid tot een handhavingsinspanning die in geen verhouding staat tot het resultaat, mede ook vanwege het relatief kleine aantal mobiele erkenningen. Afschaffing van de aparte erkenningsvorm voor deze zeer selecte groep zal leiden tot een effectievere inzet van de handhavingscapaciteit, minder toezichtslasten en tevens tot een vereenvoudiging van regelgeving en van het toezichtsbeleid.

Aantal statussen vaste en mobiele erkenninghouders 2010–2013

	Aantal	Beëindiging op eigen verzoek	%	Intrekking	%
<b>Jaar 2010</b>					
Vaste erkenningen	9.524	19	0,19%	231	2,42%
Mobiele erkenningen	76	18	23,6%	12	15,7%
<b>Jaar 2011</b>					
Vaste erkenningen	9.618	31	0,32%	211	2,19%
Mobiele erkenningen	77	18	23,4%	20	25,9%
<b>Jaar 2012</b>					
Vaste erkenningen	9.646	3	0,03%	295	3,05%
Mobiele erkenningen	55	22	40%	36	36,4%
<b>Jaar 2013</b>					
Vaste erkenningen	9.601	319	3,32%	213	2,2%
Mobiele erkenningen	61	0	0%	5	8,2%

Het voornemen tot afschaffing van de erkenning voor mobiele keuringsplaatsen is in 2012 bekend gemaakt via de Stichting Overlegorgaan Algemene Periodieke Keuring (SO-APK). Naar aanleiding hiervan hebben gesprekken plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de mobiele erkenninghouders over de precieze invulling van de uitfasering.

Naar aanleiding van de op grond van artikel 11 van de Regeling sturing van en toezicht op de Dienst Wegverkeer voorgeschreven procedure is deze regeling voorgelegd aan de Dienst Wegverkeer met het oog op een uitvoeringstoets. Uit deze toets zijn geen bijzonderheden naar voren gekomen.



## Administratieve lasten, inhoudelijke nalevingskosten en bedrijfseffecten

De afschaffing van de erkenning voor mobiele keuringseenheden is kostenneutraal voor de betrokken bedrijven. Een bedrijfseffectentoets kan om die reden achterwege blijven. De reden hiervoor is dat bij het vaststellen van de datum waarop deze erkenningsvorm definitief wordt afgeschaft, rekening is gehouden met de verschillende afschrijvingstermijnen, zodat de kosten voor de betrokken bedrijven nagenoeg nihil zijn. De economische afschrijvingstermijn van de apparatuur is vijf jaar, en die voor de voertuigen bedraagt tien jaar. Ook vanuit technisch opzicht zijn deze bedrijfsmiddelen na tien jaar afgeschreven. Dit betekent dat met ingang van 1 juli 2025, als de erkenningen voor mobiele keuringseenheden vervallen, alle investeringen afgeschreven zijn. Bovendien kan de voorgeschreven apparatuur gebruikt worden in een vaste keuringsplaats. Bedrijfseconomisch gezien is het dus voor de betrokken bedrijven mogelijk om over te stappen op een erkenning voor een vaste plaats. Dit betekent dat de apparatuur eventueel nog een restwaarde heeft, waardoor geen sprake is van kapitaalvernietiging als gevolg van de afbouw van deze erkenning. Een aantal erkenninghouders met een mobiele keuringseenheid beschikt reeds over een vaste keuringsplaats, voor andere erkenninghouders bestaat de mogelijkheid om deze in de komende elf jaar te verwerven. De ruime overgangstermijn biedt tevens voldoende tijd voor de erkenninghouders om contracten met houders van inrichtingen op te zeggen.

Deze regeling heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten van burgers en bedrijven en leidt niet tot inhoudelijke nalevingskosten.

### Artikelsgewijs

#### *Artikel I*

Onderdelen A, onder 2, B, C, E, J, K, onder 2, M (nieuw zesde lid), S, onder 4, T, onder 2 en 3, V, X en Z Met ingang van 1 juli 2014 kunnen geen erkenningen meer worden aangevraagd voor een mobiele keuringseenheid. Reeds verleende erkenningen voor mobiele keuringseenheden behouden hun geldigheid tot 1 juli 2025 op voorwaarde dat de erkenninghouder voldoet aan de eisen en voorschriften in deze regeling die op hem van toepassing zijn (nieuw artikel 46a). Met ingang van 1 juli 2025 vervallen alle voorschriften en begripsbepalingen die betrekking hebben op mobiele keuringseenheden.

Bedrijfsoverdracht in het geval van een mobiele keuringsplaats blijft tot 1 juli 2025 mogelijk. Op die manier gaan investeringen niet verloren. In verband met de uiteindelijke afschaffing van dit type erkenning met ingang van 1 juli 2025, is bepaald dat uitbreiding van de reeds verleende mobiele erkenning met nieuwe keuringseenheden niet is toegestaan.

#### *Onderdeel D*

De mogelijkheid om af te wijken van onderdelen van de aanvraagvoorschriften wordt geschrapt, omdat deze bepaling in de uitvoeringspraktijk in ongebruik is geraakt.

#### *Onderdeel F*

De erkenningseisen zijn voor de volledigheid aangevuld met een vermelding van het doel van de vereiste 'voorziening geschikt voor het gebruik van datacommunicatie'. Deze voorziening is noodzakelijk om het kentekenregister te raadplegen, voertuigen af te melden en steekproefcontrole rapporten te bewaren.

#### *Onderdelen H, I, K, onder 1, P, onder 2 (nieuw zesde lid), en Q*

Tot 1 mei 2014 gold voor erkenningen verleend voor 1 mei 2010 dat voor het meten van de remvertraging van een voertuig gebruik kon worden gemaakt van een remvertragingmeter in plaats van een remtestbank. Deze overgangsbepaling in artikel 16, derde lid, is materieel uitgewerkt. Voorschriften met betrekking tot de remvertragingmeter in artikel 11 en 17 worden om die reden geschrapt. De verplichtingen met betrekking tot remtestbanken waren opgenomen in zowel artikel 11, onderdeel h, als in artikel 16, derde lid, tweede volzin. Dit laatstgenoemde artikellid vervalt daarom in zijn geheel. Thans is in artikel 11 de erkenningseis opgenomen dat in elke keuringsruimte een rollenremtestbank of platenremtestbank aanwezig is. In het geval dat een keuring wordt aangevraagd van een voertuig waarvan de remvertraging om bepaalde technische redenen niet middels een platenremtestbank of rollenremtestbank vastgesteld kan worden, kan deze keuring uitsluitend plaatsvinden als daarbij gebruik wordt gemaakt van een gecertificeerde remvertragingmeter (artikelen 27, nieuw zesde lid, en 28).





### *Onderdeel L*

Keuringsrapporten worden sinds 1 april 2012 niet langer handmatig ingevuld. Doordat inmiddels een termijn van ruim twee jaar verstreken is, is de verplichting om foutief ingevulde of onbruikbaar geworden keuringsrapporten te bewaren om die reden niet langer aan de orde. Wel is de erkenninghouder verplicht om foutief ingevulde of onbruikbaar geworden afdrucken van keuringsrapporten te vernietigen, om misbruik ervan te voorkomen. Daarnaast wordt in artikel 18 niet langer verwezen naar de 'doorslag' van het steekproefcontrolerapport. Deze term is vervangen door de algemenere benaming 'afschrijf' met het oog op toekomstige digitalisering.

### *Onderdeel M (vijfde lid)*

In artikel 19 wordt geregeld dat wijziging en uitbreiding van een erkenning niet mogelijk is indien de erkenning op grond van artikel 87, tweede lid, van de wet is ingetrokken. Een intrekking ziet in beginsel op één keuringsplaats (artikel 39, tweede lid). Door een uitbreiding van de erkenning aan te vragen met andere keuringsplaatsen of een wijziging van de erkenning in verband met een ander adres kunnen erkenninghouders dit sanctiebeleid echter ondermijnen. Dit betekent dat deze maatregel noodzakelijk is om de effectiviteit van de intrekkingssanctie te waarborgen.

### *Onderdelen N, O en Y*

Elke keurmeester legt iedere twee jaar een toets af bij het IBKI, onderdeel van de Stichting VAM. Bij een negatief resultaat bestond de mogelijkheid dat de bevoegdheid voertuigen aan een keuring te onderwerpen voor een periode van twee maanden kon worden verlengd. Met ingang van 1 januari 2015 vervalt deze mogelijkheid, omdat het onwenselijk is dat voertuigen gekeurd worden door personen die blij hebben gegeven van onvoldoende kennis. Een gelijklopend voorschrift was opgenomen in het hoofdstuk inzake toezicht. Dit artikel 43 is geschrapt. Tevens zijn verwijzingen naar dit artikel aangepast. Deze maatregel heeft een langere invoeringstermijn in verband met de benodigde communicatie richting de keurmeesters en de uitvoerbaarheid ervan door RDW en IBKI.

### *Onderdeel P, onder 1 en 2 (nieuw vijfde, zevende en achtste lid)*

De bijlage bij de kentekenbewijzen van taxi's en OV-auto's is inmiddels in alle gevallen omgewisseld voor een goedkeuringsdocument naar aanleiding van de inwerkingtreding van de Wet van 19 juni 2013 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de modernisering van de wijze van tenaamstelling van kentekenbewijzen en enkele andere wijzigingen van uiteenlopende aard (Stb. 2013, 333). Bij de APK wordt gecontroleerd of dit document aanwezig is. De bijlage bij het deel IA dan wel deel I van het kentekenbewijs is in deze gevallen niet langer aanwezig en kan om die reden geschrapt worden uit artikel 27, tweede lid.

Aanvullend wordt in dit artikel geregeld dat indien een voertuig ter keuring wordt aangeboden dat is voorzien van een bepaald bijzonder kenteken, de aanvrager van de keuring de kentekencard of het kentekenbewijs overlegt. Dit is noodzakelijk, omdat in het kentekenregister onvoldoende gegevens zijn opgenomen met betrekking tot deze voertuigen, waardoor de keuring niet kan worden uitgevoerd. Voor een zeer beperkte groep voertuigen – bedrijfsauto's waarvan de toegestane maximummassa niet meer bedraagt dan 3500kg die zijn voorzien van een drukluchtremstelsysteem en een vangmuil- of schotkoppel – geldt dat speciale apparatuur aanwezig dient te zijn om de keuringseisen ex artikelen 5.3.37 en 5.3.69 van de Regeling voertuigen te kunnen keuren. Dit wordt geregeld in de nieuwe leden zeven en acht.

Gezien de omvang van deze groep zeer beperkt is, is ervoor gekozen om de vereiste apparatuur alleen verplicht te stellen voor uitvoering van de keuring en de eventueel daaropvolgende steekproefcontrole.

### *Onderdelen A, onder 1, en R*

Vanwege onvolledigheid en inconsistenties in de opsommingen van de diverse keuringsresultaten in het derde en vierde lid van artikel 30, worden deze artikelleden vereenvoudigd. Bij de afmelding en op het keuringsrapport neemt de keurmeester het resultaat van de keuring op. Dit resultaat omvat onder meer gegevens over eventuele afkeurpunten, reparatiepunten, adviespunten, reparatieadviespunten en opmerkingen inzake het verloop van de keuring. In het laatste geval gaat het om aanvullende informatie die van belang is om een volledig beeld te krijgen van het resultaat van de keuring. Een definitie van het begrip 'resultaat van de keuring' is in artikel 1 opgenomen om te verduidelijken dat dit begrip op meer ziet dan enkel de afkeuring of goedkeuring.

### *Onderdeel S, onder 1, 2 en 3*

In artikel 31, vierde lid, wordt verwezen naar de bijlage bij het kentekenbewijs van taxi's en OV-auto's.



Deze bijlage is echter vervangen door een goedkeuringsdocument (zie onderdeel O, onder 1). De erkenninghouder of keurmeester overhandigt voorafgaand aan de steekproefherkeuring dit document aan de functionaris van de RDW en niet langer de bijlage. De tekst van het vijfde lid is op enkele punten verduidelijkt. De zinsnede in onderdeel c over het tijdstip van aanvang van de steekproef heeft geen toegevoegde waarde en is geschrapt.

#### *Onderdeel T, onder 1*

Artikel 33 bestaat uit slechts één lid, waardoor de aanduiding '1.' voor het artikel kan vervallen.

#### *Onderdeel U*

In het kader van het toezicht op de erkenninghouder vindt tegenwoordig geen zogeheten herschouwing meer plaats om te onderzoeken of wordt voldaan aan de erkenningseisen en of de erkenningsvoorschriften worden nageleefd. Dit wordt onderzocht door middel van steekproeven en periodieke controles.

Om die reden wordt artikel 35 in meer algemene bewoordingen geformuleerd, waardoor de tekst tevens beter aansluit bij het beleid van risicogestuurd toezicht op erkenninghouders.

#### *Onderdeel W*

In het kader van het toezicht houdt de RDW bonus- en strafpunten bij die zijn toegekend aan erkenninghouders en keurmeesters (de zogeheten cusumstand). Het exacte toepassingsbereik van dit cusumsysteem is vastgelegd in beleidsregels van de RDW inzake het toezicht ter uitvoering van artikel 37, eerste volzin, van de regeling<sup>1</sup>. De verwijzing in de tweede volzin, waarin de reikwijdte van het cusumsysteem wordt uitgestrekt tot artikel 28, tweede lid, is onvolledig en niet noodzakelijk en wordt om die redenen geschrapt.

In het tweede lid ontbrak abusievelijk een verwijzing naar de keuringsbevoegdheid van keurmeesters.

#### **Artikel II**

In de Regeling aanpassing voertuigen zijn twee foutieve verwijzingen naar artikelnummers hersteld.

#### **Artikel III**

In bijlage VIII bij de Regeling voertuigen is in artikel 57 bepaald hoe de remvertraging bij personenauto's, bedrijfsauto's, bussen en aanhangwagens wordt vastgesteld. De hoofdregel is dat dit plaatsvindt door middel van een beproeving op de weg met behulp van een zelfregistrerende remvertragingmeter dan wel door middel van een beproeving van het voertuig op een platenremtestbank of een rollenremtestbank. De inhoud van het derde komt overeen met het eerste lid en het aangepaste vijfde lid, waardoor dit lid kan komen te vervallen. In het derde lid is daarom thans de nieuwe regel opgenomen die geldt tijdens de APK bij voertuigen met een toegestane maximummassa van minder dan 3.500 kg. In beginsel kan dan geen beproeving met een remvertragingmeter plaatsvinden en is uitsluitend beproeving met een platenremtestbank of rollenremtestbank toegestaan (zie artikel I, onderdelen G, H, J, onder 1, O, onder 2, nieuw zesde lid, en P). In bepaalde uitzonderingsgevallen, die nader zijn gespecificeerd in het vijfde lid kan hiervan worden afgeweken. Omdat uit de praktijk is gebleken dat er meer technische redenen zijn dan hier worden opgesomd, is het vijfde lid niet langer limitatief omschreven. De artikelen 83 en 85 van bijlage VIII en de 'Wijze van Keuren' bij de permanente eisen inzake de remvertraging voor driewielige motorrijtuigen zijn tekstueel aangepast in verband met de wijzigingen inzake de meting van de remvertraging bij de APK.

#### **Artikel IV**

Op grond van artikel 1, onderdeel c, van de Regeling taken Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) is het CBR belast met het in stand houden en beheren van een systeem waarin rij scholen kunnen worden ingeschreven, franchisere laties tussen rij scholen en overdrachten van rij scholen kunnen worden geregistreerd en waarmee rij scholen examens bij het CBR kunnen reserveren. Ook is het CBR belast met het informeren van rij scholen over relevante ontwikkelingen voor hun taakuitvoering (artikel 1, onderdeel d, van de genoemde regeling). De verankering van deze taakopdracht aan het CBR op het niveau van de formele wet is opgenomen in een wetsvoorstel dat thans bij de Raad van State ter advisering voorligt en binnenkort bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal zal worden

<sup>1</sup> Het betreft de beleidsregels Cusumsysteem Erkenninghouder APK en Cusumsysteem Keurmeester APK (Stcrt. 2009, 105).



---

ingediend. De datum waarop de bovengenoemde onderdelen c en d van artikel 1 zullen vervallen, wordt om die reden uitgesteld.

Onderhavige wijziging heeft inhoudelijk geen gevolgen voor burgers of bedrijven.

Van het systeem van een minimale termijn van twee maanden tussen publicatie en inwerkingtreding wordt afgezien, omdat het om een reparatie gaat die bij latere inwerkingtreding tot nadelige gevolgen voor het CBR zal leiden (afwijkingsgronden a en c van het systeem van vaste verandermomenten van regelgeving).

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen.*