

# RDW en de keuring

Bron: RDW; bewerkt TD; stuk aanwezig in CFM-Documentatiecentrum: M32.17  
Datum bron: februari 2002  
Gebruikt: Sleuteldag CFM 2002  
Opmerking: Er is geen volledigheid nagestreefd; het is slechts een samenvatting.  
Opmaak: 5 maart 2004



**Voor 26 november 1975 is een typegoedkeuring niet verplicht. Alles van daarvoor wordt gekenmerkt als “historisch” voertuig.**

**De beschrijving hieronder dient voor dit type motorfietsen (zonder zijspan) en is een samenvatting van de hoofdpunten.**

## Remmen

- remkabels moeten deugdelijk bevestigd zijn. Het materiaal waarmee is niet vastgelegd.
- remkabels mogen niet gerafeld zijn.
- het rempedaal moet stroef zijn.
- een trommelrem moet vrij draaien, mag niet aanlopen.
- een nippel solderen of een maat bout ter borging nemen die in verhouding staat met de krachten die erop werken. (bijvoorbeeld 5 mm)
- de remvertraging moet ten minste  $3,8 \text{ m/s}^2$  bedragen (voor 30-6-1967); bij twijfel wordt een remproef gedaan: bij 40 km/h is de remweg 16,2 m.
- één velgrem of een bandrem op zich geven geen problemen als de remvertraging maar gehaald wordt.

## Uitlaat en demper

- een uitlaat zelf fabriceren kan, indien er geen typegoedkeuring van toepassing is.
- bij de keuring kan een geluidssterktecontrole plaats vinden.
- het uitlaatsysteem moet gasdicht zijn (ontluchtingsgaatjes daargelaten).
- Er wordt gemeten in de open lucht.
- decibelmeting: zie tabel 1. (350 cc viertakt 2000 rpm 95 dB(A))

## VIN (voertuigidentificatienummer of framenummer)

- een vin nummer dient u door de RDW te laten inslaan

## Claxon

- een claxon moet een vaste toonhoogte hebben.
- een baltoeter mag twee tonen tegelijk geven en wordt dan als één toon gemeten.

## Spiegel

- Een spiegel is niet verplicht.

## Banden

- banden moeten een minimale profielhoogte hebben van 1 mm.
- banden mogen niet zijn uitgedroogd.
- er mogen geen banden worden gebruikt met de vermelding NHS (niet hoge snelheid).

## Verlichting

- aantasting door corrosie van de reflector is toegestaan tot 25 % van het oppervlak.
- een remlicht is niet verplicht.
- een stadslicht is toegestaan, niet verplicht.

- een afscherming van de verplichte verlichting tot 25 % is toegestaan. (een koplamp moet dus voor het grootste gedeelte zijn licht vrij kunnen verspreiden)
- Na 31-12-1954 is een E, e of NL in het glas als keurmerk verplicht, of een merk, voorkomend in de KEMA lijst. (dit geldt niet voor voertuigen tot en met 100 cc)
- retroreflector: E, e, DOT, SAE, BI of BII keurmerk.
- de retroreflector moet in verticale stand staan. (maximaal 125 cm hoog)
- koplamplicht wit of geel. (tussen 40 en 125 cm)
- achterlicht rood of amber. (maximaal 125 cm)

## **Resultaat van de keuring**

- indien uw voertuig aan bepaalde verplichtingen niet kan voldoen dan kan er een aantekening op het kentekenbewijs voor beperkt gebruik komen (bijvoorbeeld: uitsluitend voor gebruik in optochten o.i.d.)

## **Identificatie van het voertuig**

- via EUCARIS of VIN zal de DET (datum eerste toelating) niet kunnen worden vastgesteld.
- uit voorgaande volgt dat:
- er een verklaring moet komen van de fabrikant waaruit de productiedatum blijkt
  - er moet een origineel typeplaatje op de motor zitten
  - literatuur overhandigen waaruit het VIN of de productiedatum blijkt
  - informatie via of van de FEHAC
  - informatie uit het CFM documentatiecentrum
  - een invoerdocument
- een combinatie van bovenstaande punten is het beste om uw identificatie rond te krijgen
- invoerpapieren is een zaak voor de douane, niet van de RDW
- de herkomst van het voertuig moet altijd aantoonbaar zijn via een rekening van de verkoper
- een buitenlands kentekenbewijs geldt ook als identificatiebewijs. Dit document mag “ontwaard” zijn, dus ook een “Carte d’immatriculation”.
- van historische voertuigen wordt aangenomen dat ze destijds een typegoedkeuring hebben gekregen. Daardoor zijn ze nu bij de keuring vrijgesteld van een typegoedkeuring.
- De identiteit, dus merk en type, moet echter wel aantoonbaar zijn via bovengenoemde papieren.
- een verzameling onderdelen, vaardig in elkaar geknutseld, kan dus nooit een typegoedkeuring hebben omdat je niet kunt voldoen aan de twee vorige punten.
- een militair kentekenbewijs is toegestaan

## **Invoer van de motor in Nederland**

- eerst moet het voertuig bij de RDW worden aangeboden ter keuring. (0900) 0739.
- na de keuring begeeft u zich met het voertuig naar het BPM aangiftepunt van de Belastingdienst Douane.
- er zal geen BPM worden geheven (gezien de leeftijd), er moet echter wel aangifte worden gedaan.
- over de verdere afhandeling kunt u zich informeren bij de douane of in het CFM-DC
- de kentekenplaat moet u zelf aanvragen.
- de kentekenplaat mag blauw zijn (gezien de leeftijd)

## **En verder . . .**

- er worden geen zz-kentekens meer afgegeven.
- als de aanvrager kan aantonen dat het voertuig in oorspronkelijke uitvoering verkeert, wordt er een oud kenteken afgegeven.

- er wordt geen wegenbelasting geheven (ouder dan 25 jaar).
- als u een aanslag van de belasting krijgt, meldt u de belastingdienst middels een kopie van het kentekenbewijs de leeftijd van uw lieveling.
- u krijgt dan kwijtschelding van belasting
- u krijgt het jaar erop geen aanslag meer (als alles goed gaat)

<b>Bijlage 1: decibelmeting</b>		
<b>cilinderinhoud (in cc)</b>	<b>max. toegestane waarde dB(A)</b>	<b>Over de meting</b>
<b>80</b>	<b>91</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zijwaarts meten op 35 – 55 graden; 50 cm achter de monding.</li> <li>• tweetakt: 2250 rpm (toeren per minuut)</li> <li>• viertakt: 2000 rpm</li> <li>• Drie metingen: verschil max. 2 dB(A). De hoogste waarde geldt.</li> </ul>
<b>125</b>	<b>92</b>	
<b>350</b>	<b>95</b>	
<b>500</b>	<b>97</b>	
<b>750</b>	<b>100</b>	
<b>1000</b>	<b>103</b>	
<b>Opmerkingen:</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De waarden zijn betrekkelijk streng. De emotionele beleving van geluid kan er toe leiden dat de geluidsproductie sterk wordt onderschat.</li> <li>• Van alle eisen waaraan je motor moet voldoen, is dit één van de strengst gecontroleerde regels</li> <li>• Voor weinig geld kunt u zelf een dB meter aanschaffen. De metingen zijn redelijk betrouwbaar en besparen u mogelijk een herkeuring en een tweede reis naar het keuringsstation (én uitstel van de eerste rit!)</li> </ul>		