



RDW

APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 70 - SEPTEMBER 2015

'DIRECT SCHAKELEN MET KLANTEN INSPIREERT MIJ'

STEFAN TEN HAVE, KEURMEESTER BIJ GARAGE BUITENWEG

De tachograaf binnen APK2

VANAF 1 JANUARI 2016
VERANDERT DE REGELGEVING
HOE ZIT DAT - PAGINA 5

Ondersteunende software

LET OP DE JUISTE COMBINATIE
VAN KENTEKEN EN MELDCODE
APK SERVICE - PAGINA 6

Afscheid Jan Noodelijk (IBKI)

EN IS HET MEEST TROTS OP
HET BANDENKAARTJE
ONS NETWERK - PAGINA 8

AUTOMATISCH?



HENS PEETERS WEEM,
MANAGER APK

De komst van een nieuwe Europese Richtlijn is goed nieuws. Wij deden als RDW

samen met de branche hiervoor een voorstel aan de minister. Dit is vrijwel geheel overgenomen. Zo gaan we vanaf 2018 ook tractoren keuren, de komende tijd hoort u daar meer over. De Richtlijn geeft het keurmeesterschap een upgrade. Door hogere eisen garanderen we een hogere kwaliteit. De zwaardere toelatingsexamens waren het begin. Straks geldt ook een Verklaring Omtrent Gedrag als toelatingseis. En op de keurmeesterpas komt een pasfoto. U als APK-keurmeester wordt steeds belangrijker voor ons, want per slot van rekening bepaalt u de kwaliteit van de keuring.

Uw mening helpt ons de juiste keuzes te maken. Op AMT Live bouwen we daarom een mogelijke 'keuringstraat van de toekomst'. Wat als het kenteken en de kilometerstand automatisch herkend worden? Wat als de meetapparatuur meer beslissingen zelf neemt? Wij zijn heel nieuwsgierig wat u hiervan vindt. Binnenkort ontvangt u een persoonlijke uitnodiging voor AMT live, met meer informatie. Komt u ook kijken? En kijk ook even op pagina zeven hoe u kunt meehelpen om de online APK-regelgeving verder te verbeteren.

Vragen?

- Over de inhoud van deze APK Keurmeester? RDW Klantenservice 0900 97 39 (werkdagen 8.00 - 17.00 uur).
- Over het afmeldsysteem? Bel uw eigen communicatieprovider.
- Over uw RDW-pincode? RDW Servicedesk ICT 0598 69 33 69.
- Over examens en bevoegdheidspassen? IBKI 030 608 77 66.
- Een adreswijziging doorgeven? Mijn IBKI op www.IBKI.nl, 030 608 77 66 of gebruik het afmeldsysteem.



Redactieadres

RDW, Afdeling Communicatie
Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer
www.RDW.nl

Bladformule, bladmanagement en realisatie KRIS KRAS context, content and design

Fotografie Erik Kottier, Edith Paol, RDW, Agnieszka Wozniak/Corbis

Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Niets uit deze uitgave mag zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de RDW in enige vorm worden overgenomen, vervoelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt. Voor de precieze keuringseisen verwijzen wij u naar de Regelgeving APK. APK Keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:



EXAMINERING EN
CERTIFICERING VOOR DE
MOBILITEITSBRANCHE



Volvo-garage Buitenweg in Hilversum is dit jaar gestart met een nieuwe aanpak voor onderhoud en de APK-keuring. Twee monteurs werken tegelijk aan een auto. Klanten kunnen wachten tijdens de APK en eventuele reparaties, met een kopje koffie erbij.



STEFAN TEN HAVE,
KEURMEESTER GARAGE BUITENWEG, HILVERSUM

Wat doen jullie anders dan een jaar geleden?

'De verandering is behoorlijk groot. Ik vind het zelf een geweldig avontuur. We hebben nu een paar maanden een compleet nieuwe werkplaats. Bij elke brug staat een computer, waardoor we niet meer op elkaar hoeven te wachten. We hebben goede opbergplekken voor gereedschap en materiaal, zodat de werkplaats netjes en overzichtelijk blijft. Samenwerken met een collega aan één auto vind ik ideaal. De ene monteur controleert de auto en de ander zet de probleempunten, inclusief prijzen, in ons systeem. Wel is het zo dat er één keurmeester verantwoordelijk is voor de juiste uitvoering van de APK-keuring. Verder is nieuw dat we als monteurs direct contact hebben met klanten. Van aanname, tussentijdse update tot en met uitleg van de factuur. Hierdoor zijn er korte lijnen en is de communicatie duidelijk en direct.'

Gaat het werk echt veel sneller met twee monteurs?

'Ja. Op veel punten boeken we tijdswinst. Om een voorbeeld te geven: stel dat een klant bij ons komt voor een APK-keuring en grote beurt. Ook geeft hij aan dat de remmen een vreemd geluid geven en dat de airco niet werkt. Dan controleert een van de monteurs eerst de hele auto voor APK en onderhoud. Daarna bekijkt hij de probleempunten en constateert welke reparaties nodig zijn. De ander heeft dan al alle noodzakelijke administratieve handelingen gedaan. Beide monteurs kunnen daarna tegelijk aan de auto werken. Omdat alles sneller gaat, kunnen de klanten erop wachten.'

Hoe zijn jullie op deze nieuwe aanpak gekomen?

'Het is een werkwijze die Volvo de komende

jaren door heel Nederland invoert. In 2018 werken alle Volvo-dealers op deze manier. Wij zijn de zesde dealer die meedoet en worden binnenkort als eerste gecertificeerd. Het verhogen van de klantentevredenheid, efficiëntie en transparantie bij de uit te voeren werkzaamheden is het doel.'

Hebben jullie veel bij moeten leren?

'Qua technische kennis niet, maar we volgen wel allerlei cursussen en trainingen voor het omgaan met klanten. Dat is echt een nieuw onderdeel van ons werk. Heel inspirerend. Ik vind het een mooie aanvulling op het technische werk. Klanten reageren trouwens heel positief. Ze vinden het leuk om direct contact met ons te hebben.'

Nieuwe APK-richtlijn 2014/45/EU

Eerder dit jaar heeft de RDW het advies-rapport 'Implementatie Richtlijn 2014/45/EU' aangeboden aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M). Dit advies kwam tot stand vanuit vier werkgroepen: Land- en bosbouwtrekkers (LBT), Frequentie, Keuringseisen en Apparatuur & controlefaciliteiten. In de werkgroepen waren zowel de branche, toezichthouders als consumenten vertegenwoordigd. I&M heeft de voorstellen beoordeeld en neemt op één na alle adviezen over.

Keuringsplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers

In het advies voor landbouw- en bosbouw-

trekkers heeft de werkgroep vier scenario's voorgesteld voor de verplichte APK-keuring. Het ministerie heeft ervoor gekozen dicht bij de Europese Richtlijn 2014/45/EU te blijven en geen aanvullende nationale eisen te introduceren. Dit betekent dat alle landbouw- en bosbouwtrekkers met een door het ontwerp bepaalde maximum constructiesnelheid van meer dan 40 km/u keuringsplichtig worden, ongeacht het gebruik.

Invoering Richtlijn

De Richtlijn moet per 20 mei 2017 geïmplementeerd zijn in nationale wetgeving en uiterlijk 20 mei 2018 worden toegepast. In overleg met I&M worden het vervolgetraject bepaald en

de voorstellen uitgewerkt in wet- en regelgeving. Hiermee gaan we de periodieke keuring op Europees gebied naar een hoger niveau tillen en meer harmoniseren. Daarnaast draagt de implementatie in Nederland bij aan het verbeteren van het kwaliteitsniveau van de APK. We gaan meer en andere eisen toepassen, waardoor de veiligheid van ons wagenpark verbetert. Uiteindelijk moet de nieuwe Richtlijn bijdragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers.

Meer informatie

Meer informatie over de implementatie van de APK-Richtlijn is binnenkort te vinden op rdw.nl.

APK-afkeur vóór vervaldatum nog lopend APK-keuringsbewijs

Stel, u hebt een auto bij de APK moeten afkeuren. De eigenaar van het voertuig heeft zijn auto laten keuren voor de vervaldatum van het vorige keuringsbewijs. Hij vraagt of de afkeur gevolgen heeft voor de vervaldatum van het nog geldige vorige keuringsbewijs.

Geldigheidsduur keuringsbewijs

Een keuringsrapport van een goedgekeurde auto heet een keuringsbewijs. Dit is afhankelijk van de keuringsplicht van de auto één of twee jaar geldig. Een auto mag al twee maanden voor de vervaldatum van de APK of ingangsdatum van de keuringsplicht gekeurd worden met behoud van die datum. Bij het bepalen van de termijn van twee maanden wordt de APK-vervaldatum meegerekend. Zodoende kan de totale goedkeuringsperiode tussen keuringsdatum en vervaldatum maximaal 14 of 26 maanden zijn. Als u de auto bij een volgende APK afkeurt, geeft u een nieuw keuringsrapport uit, bij afkeur heet dat geen keuringsbewijs. Echter, de geldigheid van het oude keuringsbewijs vervalt niet. De 'oude' vervaldatum van de vorige goedkeuring blijft dus gewoon in het systeem staan.

Mag die afgekeurde auto nog de weg op, omdat er nog een geldig keuringsbewijs bij aanwezig is?

Nee, dat mag niet. Het is namelijk verboden om met een auto te rijden wanneer deze niet aan de permanente eisen voldoet. Dat rijverbod geldt voor alle situaties waarin een auto niet

(meer) aan de permanente eisen voldoet. Dus bij afkeur, maar ook als er gebreken optreden. Die gebreken kunnen optreden terwijl de auto nog maar kort geleden is goedgekeurd en ook wanneer een auto nog helemaal niet APK-keuringsplichtig is.

Waarom blijft de oude vervaldatum staan?

Na een afkeur blijft de 'oude' vervaldatum gewoon in het APK-register staan, omdat een auto die niet aan de eisen voldoet tot maximaal twee maanden na de vervaldatum van de laatste goedkeuring ongekeurd langs de weg mag staan (dus niet rijden).

Houderschapsverplichting

In het kader van de houderschapsverplichting (boete op basis van registercontrole) is het dus van belang dat de juiste vervaldatum in het systeem bekend is. Zolang het voertuig niet van eigenaar wisselt en er niet met de auto wordt gereden, kan er pas na de 'vervaldatum + 2 maanden' worden beboet voor het overtreden van de keuringsplicht.

Wanneer vervalt de geldigheid van een keuringsbewijs wel?

In de Wegenverkeerswet zijn de omstandigheden omschreven waaronder de geldigheid van een afgegeven keuringsbewijs wél vervalt.

Op de dag van de keuring zelf:

- Bij het niet voldoen van de eigenaar aan de steekproefverplichting, dus het wegrijden

voordat de steekproefherkeuring is uitgevoerd (WVW artikel 86 lid 4)

- Na 'afkeur' door de steekproefcontroleur van een door de erkenninghouder goedgekeurd voertuig (WVW artikel 86, lid 4)
- In deze twee situaties blijft wel de 'oude' vervaldatum van de vorige goedkeuring in het systeem staan.

Tijdens de looptijd van het keuringsbewijs:

- Bij afgifte van een vervangend keuringsbewijs, bijvoorbeeld als het originele keuringsbewijs verloren is (WVW artikel 82)
- Na het aanbrengen van wijzigingen op het keuringsbewijs (WVW artikel 82)
- Na een gegrond bezwaar tegen een eerdere goedkeuring (WVW artikel 91 lid 6)

Keuringsbewijs geen garantie

Door de auto te laten keuren, voldoet een voertuigeigenaar aan de wettelijke keuringsverplichting. Goedkeur houdt dan in dat tijdens de keuring het voertuig (nog) aan de APK-keuringseisen voldeed. Deze goedkeur is geen garantie dat de auto ook gedurende de hele looptijd van het APK-keuringsbewijs blijft voldoen aan de APK-keuringseisen. Daarop letten is de verantwoordelijkheid van de eigenaar/houder/bestuurder. Die verantwoordelijkheid wordt dus niet 'afgedekt' door het lopende APK-keuringsbewijs.

Bovenstaande geldt voor alle APK-keuringsplichtige voertuigen

Vanaf 1 januari 2016 hoort dit keuringsaspect bij APK2 Even voorstellen, de tachograaf binnen APK2

Op dit moment is de controle van de tachograaf binnen de APK-regelgeving alleen geregeld bij een voertuig met een toegestane maximum massa boven de 3.500 kg. Vanaf 1 januari 2016 gaat dat veranderen. Dan gaat u deze controle ook uitvoeren bij alle APK2-voertuigen die voorzien zijn van een tachograaf en/of installatieplaatje.

Voor wie is een tachograaf verplicht?

Voor elk licht voertuig in de klasse N1 (bedrijfsauto) of M1 (personenauto) met een aanhanger met een gezamenlijke toegestane maximum massa (TMM) van meer dan 3.500 kg. In de praktijk ben je tachograafplichtig als je beroepsmatig goederen vervoert. Afhankelijk van wat je vervoert en waar je rijdt, zijn er nog ontheffingen mogelijk.

Controle in de APK2-keuring

U hoeft niet te controleren of een voertuig tachograafplichtig is. Als er een tachograaf en/of installatieplaatje is gemonteerd, kunt u ervan uitgaan dat het voertuig tachograafplichtig is. Als de tachograaf is geïnstalleerd, moet u enkele aspecten controleren. Bijvoorbeeld of hij nog geldig is. De installatiedatum mag niet langer dan twee jaar geleden zijn.

Wat moet minimaal verzegeld zijn?

Het installatieplaatje moet zijn verzegeld. Bijvoorbeeld met zegelfolie of zodanig aangebracht dat bij verwijdering het installatieplaatje



WAT DOET EEN TACHOGRAAF?

Het apparaat registreert de rij-, rust- en werktijden van een chauffeur. De analoge variant maakt gebruik van een tachograafschijf en de – sinds 2006 verplichte – digitale tachograaf werkt met een bestuurderspas (creditkaartmodel). De tachograaf is aangesloten op de voertuigaandrijving en krijgt daar het snelheidssignaal, meestal via de versnellingsbak. Deze signaalgever wordt 'kitas-gever' genoemd. Aan de hand van het mechanische of elektronische signaal wordt de afgelegde weg bepaald. Samen met de verstreken tijd worden de rij-, rust- en werktijden van de bestuurder duidelijk.

Controle tachograaf APK-regelgeving

Tachograaf aanwezig?	Nee	Geen controle APK-regelgeving
Ja		
Installatieplaat aanwezig?	Nee	Geen controle APK-regelgeving
Ja		
Datum op installatieplaat geldig?	Nee	Afkeur
Ja		
Verzegeling installatieplaat aanwezig?	Nee	Afkeur
Ja		
Wielomtrek binnen 4%-norm?	Nee	Afkeur
Ja		
Verzegeling pulsgever versnellingsbak aanwezig?	Nee	Afkeur
Ja		
		Tachograaf voldoet aan APK-regelgeving

onherstelbaar wordt beschadigd. Verder kijkt u of de signaalgever (kitas-gever) aan de versnellingsbak is verzegeld, bijvoorbeeld met zegeldraad voorzien van een lodenzegel met een nummer. Het kan zijn dat de signaalgever in een lichte bedrijfsauto of personenauto niet het juiste signaal geeft om te communiceren met de digitale tachograaf. In die specifieke gevallen heeft het voertuig een extra N1/M1-adapter, een geel kastje voorzien van een verzegelde kitas-gever. Ook is er dan een extra installatieplaatje bijgeplakt, met daarop de gegevens en de montageplaats van de N1/M1-adapter. Ook dit installatieplaatje moet dan weer zijn verzegeld of bij verwijdering onherstelbaar beschadigen.

Hoe controleert u de wielomtrek?

Om de afgelegde weg te bepalen, is het belangrijk om de wielomtrek van een aangedreven wiel juist vast te stellen. Bij het installeren van de tachograaf gebeurt dit vaak op een speciaal daarvoor geprepareerde rollenremmenbank. Bij de APK-keuring gaat u dit bij twijfel opnieuw vaststellen. Om de wielomtrek te controleren, laat u het aangedreven wiel één omwenteling op een vlakke vloer uitrollen. U meet vervolgens de afstand met een geschikt meetmiddel. Deze gemeten afstand mag niet meer dan 4% afwijken van de waarde die op het installatieplaatje is vermeld. De voertuigeigenaar kan voor informatie over de tachoplicht terecht bij de inspectie leefomgeving en transport (ILT).

Wat u moet weten over...

het gebruik van ondersteunende software

Tegenwoordig zijn er diverse ondersteunende softwarepakketten die u kunt gebruiken bij de administratieve handelingen tijdens de APK. Erg handig en het scheelt veel werk. Maar er gaat ook weleens iets mis. Zo geven sommige pakketten geen foutmelding bij een onjuiste combinatie van kenteken en meldcode. Let daarom altijd goed op wat u doet bij het gebruik van de software.



Administratie en de APK

De APK is eigenlijk op te knippen in drie delen. U begint met een administratief deel. In dit gedeelte controleert u onder andere een deel van de voertuiggegevens en de identiteit van het te keuren voertuig. Het tweede deel omvat de technische keuring van het voertuig. In dit gedeelte beoordeelt u of het voertuig aan de gestelde keuringseisen voldoet. In het laatste deel, ook weer een administratief deel, meldt u het resultaat van de keuring bij de RDW en wordt het keuringsrapport afgedrukt.

De meeste ondersteunende softwarepakketten hebben een database met een lijst kentekens. Bij het raadplegen van de voertuiggegevens kunt u gebruikmaken van de database. U moet er wel zeker van zijn dat de voertuiggegevens die u te zien krijgt, op dat moment uit het RDW-kentekenregister zijn gehaald. Het is dus niet toegestaan om gebruik te maken van gegevens die op een eerder tijdstip zijn opgeslagen in een eigen database.

GOED OPLETTEN BIJ AFMELDEN

Ook voor het afmelden kunt u gebruikmaken van de ondersteunende softwarepakketten. Hierbij is een risico verbonden aan het selecteren van kentekens uit die database. In de database staan vooraf ingevulde klant- en voertuiggegevens. Vaak kunt u op basis van een kentekennummer de auto oproepen die u wilt afmelden. Vervolgens wordt zonder controle de meldcode automatisch overgenomen. Daarna voert u de tellerstand en het resultaat in en meldt u het voertuig af.

De eenvoudige selectie op kentekennummer en het automatisch vullen van de meldcode levert de nodige problemen op. De controle op juistheid van de combinatie kenteken en meldcode wordt hierbij namelijk niet uitgevoerd. Stel: u wilt het voertuig met kenteken 89-XX-XX afmelden, maar u selecteert per ongeluk het kenteken 98-XX-XX. Dan wordt de bij dit laatste kentekennummer behorende meldcode automatisch gevuld.

Wanneer de door u ingevoerde tellerstand lager is dan de laatst bekende tellerstand, krijgt u een melding van een onlogische kilometerstand. Voordat u verder gaat met afmelden moet u in zo'n geval extra alert zijn. Dat zou voor u het moment kunnen zijn om vast te stellen dat het om het verkeerde voertuig gaat. Zeker wanneer u heeft gezien dat de afgelezen tellerstand juist is.

WAT ZEGT DE REGELGEVING?

De regelgeving is heel strikt. Bij het afmelden van het voertuig moet u de procedure volgen die omschreven is in artikel 30 van de Regeling Erkenning en keuringsbevoegdheid APK. Hierin staat onder andere het volgende: u moet vaststellen dat u het voertuig afmeldt dat u heeft gekeurd. Dit doet u aan de hand van het kentekenregister.

Wanneer u een fout maakt in de procedure 'afmelden' kan dit ernstige gevolgen hebben voor de erkenninghouder en voor u als keurmeester. Wanneer u de verplichtingen of voorschriften in de artikelen 25 tot en met 32 namelijk niet naleeft, wordt er begonnen met een procedure voor intrekking van de erkenning. Dit staat omschreven in artikel 41.

De afgelopen tijd krijgt de RDW regelmatig berichten van de bedrijfsinspecteurs dat er fouten gemaakt zijn die mogelijk voortkomen uit het onjuist gebruik van de ondersteunende softwarepakketten. Diverse erkenninghouders zijn hierdoor, afhankelijk van hun verleden, 6 weken of meer hun keuringsbevoegdheid kwijt geraakt.

17 en 18 november, Autotron Rosmalen

Kom naar AMT Live!

De RDW presenteert een mogelijke 'keuringstraat van de toekomst' op AMT Live. Hoe ziet de APK-keuring er straks uit? Wat kunnen we overlaten aan meetapparatuur en wat niet? Kom kijken en geef uw mening. Dat helpt ons de juiste keuzes te maken.

Enquête website met APK-regelgeving

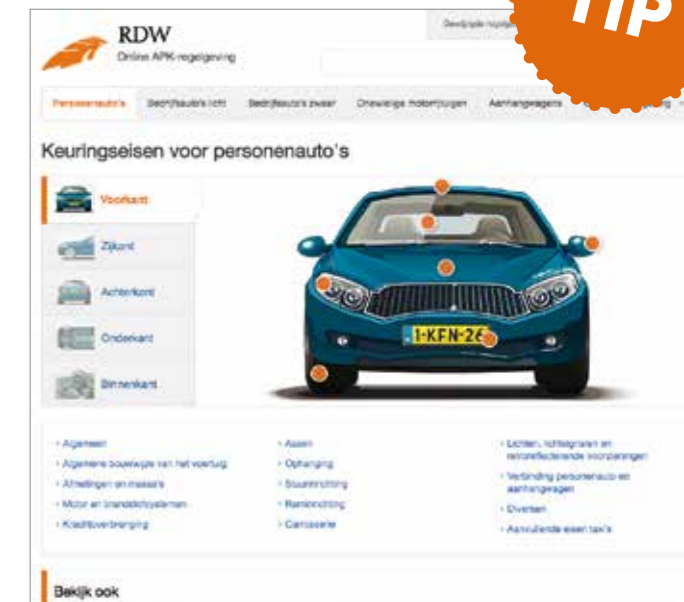
TIP

De website met APK-regelgeving is nu ruim een jaar in gebruik. De RDW is benieuwd hoe u als APK-keurmeester de site ervaart. Hoog tijd voor een evaluatie! De RDW stelt uw mening zeer op prijs, de site is tenslotte ontwikkeld voor de APK-keurmeesters. Om de mening van de doelgroep in kaart te brengen, zet de RDW een digitale enquête uit. De antwoorden worden anoniem verwerkt. Over de uitkomsten en ontwikkelingen van de site leest u binnenkort meer in de APK Keurmeester.

REPRESENTATIEF BEELD

Om een representatief beeld te krijgen, zet de RDW de enquête steekproefsgewijs uit onder een groep APK-keurmeesters. Wilt u graag een enquête ontvangen, meldt u zich dan aan voor de handige APK e-mailservice. U ontvangt dan automatisch informatie over APK-regelgeving, belangrijke veranderingen of ander relevant APK-nieuws. Geef uw e-mailadres door via Webdirect, bij het tabblad 'keurmeester'. Of via de applicatie waarin u voertuigen raadpleegt.

www.rdw.nl/apkregelgeving



Project START: Steekproef Afhandeling en Registratie via Tablets

Steekproefcontrole gaat digitaal

De resultaten van steekproeven kunnen controleurs binnenkort digitaal verwerken en daarmee direct registreren in de systemen van de RDW. Deze nieuwe werkwijze heeft de RDW geïntroduceerd via het project START (Steekproef Afhandeling en Registratie via Tablets). De pilot van dit project is onlangs met succes afgerond.

In de pilot kregen tien controleurs een tablet om hiermee ervaringen op te doen. Zowel de betrokken steekproefcontroleurs als de keurmeesters van de keuringsinstanties waren zeer tevreden. Ze gaven aan dat de nieuwe werkwijze grote voordelen met zich meebrengt. Zo worden alle rapporten digitaal sneller en uniform opgesteld. De controlerapporten zijn direct op te vragen uit Webdirect. Ook is de bijgewerkte CUSUM-stand direct zichtbaar.

DRIEHONDERD TABLETS

Het succes van de pilot leidt tot uitbreiding. Het doel van de RDW is om dit jaar de digitale werkwijze landelijk in te voeren, gefaseerd per regio. Uiteindelijk krijgen alle driehonderd controleurs een tablet. Ian Bovelander, projectmanager START: 'Nog even en dan is het digitaal afhandelen van steekproefresultaten een feit. We hebben al veel positieve reacties van keurmeesters gehoord. Ze vinden het een mooie ontwikkeling voor de APK, die past bij een innovatieve organisatie als de RDW.'



'DE MEESTE KEURMEESTERS HOUDEN NIET VAN LEZEN'



'OOK DE POLITIE GEBRUIKT HET BANDENKAARTJE'

JAN NOODELIJK, SENIOR ADVISEUR VAN IBKI

Vanaf dag één zat Jan Noodelijk, senior adviseur van IBKI, in de redactie van APK Keurmeester. Deze zomer heeft hij de AOW-leeftijd bereikt. Tijd voor afscheid van dit blad, IBKI en van Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK).

Jan Noodelijk: 'De APK-regels zijn heel logisch, maar in wetteksten staan ze ingewikkeld beschreven.'

Wat is uw rol en die van IBKI voor de APK?

'Bij het opstellen van APK-examens ben ik al zo'n dertig jaar betrokken. Eerst beoordeelde ik vanuit de RDW de examenopdrachten. In 1988 stapte ik over naar Stichting VAM, de voorloper van IBKI en ben ik zelf de examens gaan maken. Het is van belang dat keurmeesters de regels kennen en op de juiste manier interpreteren. Bij het examen APK-keurmeester en bij de bevoegdheidsverlenging wordt dit vastgesteld. Via steekproeven controleert de RDW of de regels in de praktijk worden toegepast. De examens en de controles vormen de twee pijlers van ons APK-systeem. Samen zorgen we ervoor dat het systeem betrouwbaar en van hoge kwaliteit is.'

Wat draagt het blad bij?

'In de media verschenen halverwege de jaren negentig negatieve berichten over de werkwijze van garagebedrijven bij de APK. De RDW, BOVAG en IBKI zijn toen gestart met APK Keurmeester. We waren ervan overtuigd dat iedereen zijn werk goed wil doen. Maar de APK-regels zijn ingewikkeld omschreven en lijken ver af te staan van de praktijk. Bovendien houden veel keurmeesters niet van lezen. In het blad kunnen we in begrijpelijke taal schrijven over wijzigingen van regels, ervaringen uit de praktijk en tips. Moeilijke teksten vertaal ik het liefst in een helder stroomschema, illustratie of tabel. De meeste zijn trouwens opgenomen in het APK-boek en in de digitale regelgeving.'

Zijn APK-regels onnodig ingewikkeld?

'Eigenlijk zijn de meeste APK-eisen echt geen abracadabra. Vraag aan keurmeesters waar ze naar zouden kijken als ze een voertuig op

veiligheid moeten controleren. Ze komen dan met bijna dezelfde eisen zoals beschreven in de APK. Alleen verwoorden ze het anders dan in de APK-regelgeving is vastgelegd. Vanuit wet- en regelgeving is het niet altijd mogelijk om het eenvoudig te omschrijven. Veel normen zijn trouwens ontstaan uit praktijkproeven en dus heel logisch. Bijvoorbeeld de norm voor het beoordelen van de ruiten. Die is bepaald door met auto's te gaan rijden met allerlei plakkertjes op de ruit. Er is toen gekeken bij welke afmetingen zo'n plakkertje het uitzicht belemmert en dus verkeersgevaarlijk is. In andere landen is een scheurtje in de ruit al reden tot afkeur, maar waarom zou je een norm onnodig streng formuleren? Sommige eisen vinden wij als technici wel echt overdreven. Mijn advies is dan: maak je er niet druk om en controleer het gewoon.'

Op welk resultaat bent u het meest trots?

'Het bandenkaartje dat APK-keurmeesters en steekproefcontroleurs gebruiken bij het vaststellen van het meetgebied voor de controle van de profieldiepte. Het is waarschijnlijk het meest gebruikte APK-hulpmiddel. Ik heb het in 2000 bedacht en ontwikkeld, omdat ik merkte dat er vaak discussie ontstond tussen keurmeesters en controleurs over de meetbreedte van het meetgebied van de band. Sinds de eerste druk hebben we al zo'n 300.000 kaartjes laten maken. Zelfs de technische experts van de politie gebruiken het bij de technische controles die ze uitvoeren.'

Opvolger IBKI

Vanaf september zit Arian Janse namens IBKI in de redactieraad van APK Keurmeester.

IBKI IN HET KORT

Als exameninstituut voor de mobiliteitsbranche ontwikkelt IBKI examens en voert deze uit. Bijvoorbeeld het (eerste) examen APK-keurmeester en de tweejaarlijkse APK-bevoegdheidsverlenging. Maar ook examens voor rij-instructeurs, airco-monteurs, LPG-technici, fiets- en (bedrijfs)autotechnici op verzoek van ROC's en branchemedewerkers. IBKI is onderdeel van de Innovam-groep, maar procedureel en inhoudelijk onafhankelijk ten opzichte van Innovam als opleider.

DE APK ZIT WEL SNOR

De APK staat nooit stil: is het niet omdat vanuit Brussel steeds andere regels worden opgesteld, dan is het wel omdat de voertuigconstructies veranderen. Of omdat er andere hulpmiddelen op de markt komen. Ook is het mogelijk dat meer functies beoordeeld kunnen worden via automatisch uitlezing van gegevens.

'Op alle ontwikkelingen bereiden we ons als exameninstituut gedegen voor,' zegt Noodelijk. 'Zo gaan we gelijk op met de regelgeving. Als een nieuwe regel ingaat per 1 april, dan zijn de examens ook per 1 april aangepast. Daarom zijn we altijd bezig met de toekomst. Als een examen rond is en draait, dan ben ik alweer bezig met het volgende examen.'

Goede basis

'Wat betreft de APK in Nederland lopen we goed in de pas met de Europese APK-Richtlijn. We voldoen zelfs grotendeels aan de nieuwe Richtlijn 2014/45/EU die in 2018 ingaat. Dat geldt ook voor de eisen die worden gesteld aan de APK-keurmeester. Ons systeem van het tweejaarlijks examen APK-bevoegdheidsverlenging geeft al volledig invulling aan de eisen die de nieuwe EU-Richtlijn stelt. Wat dat betreft zit de APK in Nederland wel snor.'

Afstelling dimlicht beoordelen?

Eerst het koplampafstelapparaat controleren

Goed afgesteld dimlicht geeft de auto een goed lichtbeeld en de bestuurder een goed zicht in het donker. Tegenliggers worden niet verblind. Als u de keuringseisen en aanvullende permanente eisen toepast, zou u verwachten dat het dimlicht goed is afgesteld. Niets is minder waar.



Stap 1: toestand koplampafstelapparaat inventariseren

In de praktijk zien we dat dimlichten worden afgesteld zonder te kijken naar de toestand van het koplampafstelapparaat. Toch ligt de basis van het afstellen van het dimlicht in een deugdelijk koplampafstelapparaat. Wat is een deugdelijk koplampafstelapparaat? Vooraf aan de keuring moet u een aantal aspecten controleren:

- de voet, de zuil, het vizier, de verstelinrichtingen en de optiekkast met de lens en het projectievlak zijn niet dusdanig beschadigd dat de werking van het apparaat beïnvloed wordt;

- de verstelinrichtingen zijn spelingsvrij en werken zoals oorspronkelijk bedoeld;
- als de koplampstester op rails is gemaakt, dan moeten de rails aanwezig zijn en niet dusdanig beschadigd dat de werking van het apparaat beïnvloed wordt;
- de optiekkast is waterpas gemonteerd ten opzichte van de voet, dan wel waterpas te stellen ten opzichte van de voet.

Stap 2: dimlicht controleren op juiste plaats

Het tweede belangrijke aspect bij het controleren van het dimlicht is de plaats waar u de dimlichten controleert. Zijn het voertuig en het koplampstestapparaat op

een vlakke en vloer geplaatst? In een Nederlandstalige handleiding leest u hoe u het koplampafstelapparaat in lijn ten opzichte van de lengtehartlijn van het voertuig kan plaatsen en op de juiste hoogte moet instellen.

Meer informatie

In de erkenningsregeling staat een toelichting over de technische eisen die worden gesteld aan een koplampafstelapparaat. De toezichtbeleidsbrief APK legt uit waaraan een deugdelijk koplampafstelapparaat moet voldoen. Afstellen van het dimlicht is geregeld in keuringseis 5*.56 en de aanvullende permanente eisen van artikel 113 en 114.

VRAAG VAN EEN KEURMEESTER:

ALS IK DE ONDERBEPLATING VERWIJDER, BESCHADIG IK DE AUTO OF HET ONDERDEEL. WAT NU?

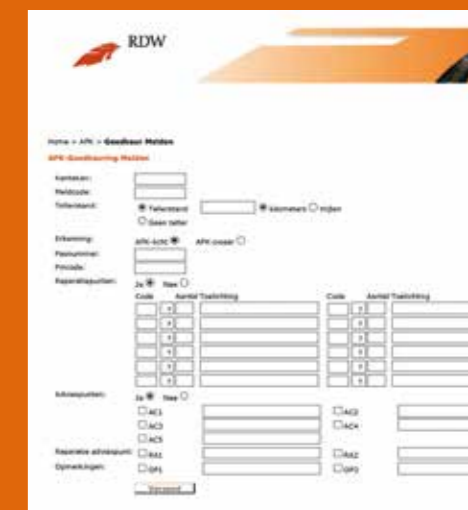
Om de remleidingen goed te beoordelen, kan het noodzakelijk zijn dat ik de onderbeplating van de auto moet verwijderen. Maar ik weet wel zeker dat ik bij het verwijderen van de platen de auto zal beschadigen. Wat moet ik nu doen?

Afmelden mét OP1

Om goed zicht te krijgen op onderdelen die essentieel zijn voor de verkeersveiligheid – zoals de bevestiging van het stuurhuis, de wielophanging of de remleidingen – is het soms inderdaad nodig om onderdelen zoals onderbeplating te demonteren.

Maar als u inschat dat u daarbij het te verwijderen onderdeel of het voertuig zult beschadigen, laat u de beplating zitten. U hoeft de auto dan niet af te keuren, maar moet wel bij de afmelding invullen dat u dit specifieke onderdeel niet hebt kunnen beoordelen. U doet dat in het vakje 'Opmerking 1' (zie afbeelding hiernaast).

U vult daar in: 'OP1: Afgedekt onderdeel niet beoordeeld 5.1b.3' met eventueel een toelichting om welk onderdeel het gaat. In een steekproef wordt u hier ook op gecontroleerd.



Hoe moet het stadslicht zijn geschakeld?

Twee stadslichten zijn verplichte verlichting (artikel 5*.51). Artikel 5*.55 omschrijft de werking van de verplichte verlichting en hoe u dit moet beoordelen. Voor wat betreft de bediening en de schakeling van het stadslicht is alleen bepaald: het stadslicht moet met een schakelaar ingeschakeld worden en de schakelaar moet in de geschakelde stand blijven staan. Over de schakeling in combinatie met dimlicht of andere verlichting is niets geregeld. Het in- en uitschakelen van het stadslicht kan afzonderlijk gebeuren, maar het kan ook in combinatie met andere verlichting. Hieraan zijn verder geen eisen gesteld. De controle beperkt zich dan ook tot het aan- en uitzetten van het stadslicht, al dan niet in combinatie met een andere verlichtingssoort. Functioneert dit correct, dan is het stadslicht akkoord.

GECOMBINEERDE VERLICHTING



STADSLICHTEN



DAGRIJLICHTEN

Kan een dagrijlicht ook de functie van stadslicht vervullen?

Een voertuig mag ook voorzien zijn van twee dagrijlichten (artikel 5*.57). Artikel 5*.59a omschrijft de werking van de facultatieve verlichting en hoe u dit moet beoordelen. Over de schakeling in combinatie met andere verlichting is niets geregeld. Een dagrijlicht kan dus ook de functie van stadslicht vervullen als gecombineerd licht. Als de dagrijlichten (alleen wit licht toegestaan) en stadslichten (wit of geel licht toegestaan) ingeschakeld zijn, branden aan de voorzijde dan ten minste twee symmetrisch geplaatste lichten van nagenoeg gelijke grootte, gelijke kleur en gelijke sterkte.

VOERTUIGGEGEVENS

MERK:	VOLVO
TYPE:	V40
BRANDSTOF:	DIESEL
AANTAL CILINDERS:	4
CILINDERINHOUD:	1560 CC
VERMOGEN:	84 KW
MASSA LEDIG:	1266 KG
WIELBASIS:	265 CM



ERIK BUSSEER / CONSULTANT BIJ TRANSPORT EN LOGISTIEK NEDERLAND (TLN)

‘DE BANDENSPANNING CONTROLEER IK OM ZUINIG EN VEILIG TE RIJDEN’

“Ik ben dagelijks onderweg en hecht veel waarde aan een zuinige en veilige auto. Ik adviseer transportondernemers, in het kader van de Lean and Green award, het brandstofverbruik te verbeteren. Doel hierbij is 20% CO₂-reductie. Sinds anderhalf jaar rijd ik een Volvo V40 1.6 diesel. Door het gunstige verbruik en de lage

CO₂-uitstoot heeft deze slechts 14% bijtelling. Zelf controleer ik regelmatig de bandenspanning en maak ik optimaal gebruik van de cruise control. Dit alles vanwege milieu en veiligheid. Daar is de APK natuurlijk ook voor. Goed dat een deskundige dit soort punten checkt.”