



## Nieuwe APK website slaat aan 5

Keuren van volledig elektrische voertuigen → 3 Het vernieuwde examen APK1-keurmeester → 4

EOBD correct uitlezen → 6 Procesondersteuning APK: "APK zit in ons DNA" → 8



## Op de omslag: Koos van Staveren

### “We geven in Rotterdam-Noord gewoon de beste service in de garage én aan de pomp”

Wellicht dat de locatie op de omslag van deze APK Keurmeester u, ook als niet-Rotterdammer, vaag bekend voorkomt. Dat kan kloppen. Het is namelijk de plek van de inmiddels roemruchte garage Groteboer uit de film "De Marathon". In werkelijkheid gaat het hier om Garage GarVak uit Rotterdam. Een echt familiebedrijf van de familie Van Staveren, één van de oudste garages van "het oude Noorden". Maar waar komt dan die merkwaardige naam vandaan?

Koos van Staveren (70) legt het uit. "Ik ben als 13-jarige jongen begonnen in de garage van Chris van Akkeren, die het bedrijf naar zichzelf had vernoemd: GARage Van AKkeren. In 1969 heb ik de garage overgenomen, waarbij ik plechtig beloofd heb om de naam GarVak te behouden." Van Staveren zag vroeg het belang in om als garage APK-keuringen aan te kunnen bieden. Al in februari 1985 legde hij met succes het keurmeesterexamen af, nog voordat de APK2 later dat jaar ingevoerd zou worden.

Het bedrijf is een begrip geworden. De oorspronkelijke locatie werd uitgebreid door de twee panden naast de garage erbij te betrekken. In de film is dat niet te zien, omdat er dan een groenteboer naast de garage zit, een mooi staaltje decorbouw.

De APK vormde een steeds groter deel van de werkzaamheden van GarVak. Zeker in de hoogtijdagen voordat het aantal APK-erkenninghouders explosief steeg. Ook nu is GarVak nog een grote speler op de APK-markt met tussen de 30 en 40 keuringen per dag. Maar de aantallen keuringen van vroeger worden niet meer gehaald.

Wat niet wegneemt dat het bedrijf floreert. Het is een echt ouderwets familiebedrijf waarin vader en drie zonen hard aan het werk zijn: Raymond (42), Martin (45) en Richard (41). De laatste twee zijn ook sinds 1998 en 2004 APK-keurmeesters. Dochter Netty werkte ook jarenlang in de zaak, maar is in 2005 met haar man een café-restaurant in het Spaanse Benidorm begonnen. Het ondernemen zit kennelijk in het bloed bij de familie Van Staveren.

Het geheim achter het succes is overigens eenvoudig. Koos van Staveren: "We geven in Rotterdam-Noord gewoon de beste service in de garage én aan de pomp. Bijvoorbeeld nog tanken met ouderwetse service, dus geen zelfbediening en dat waarderen onze klanten."



Eyeworks Film & TV Drama – De Marathon – acteur Stefan de Walle  
fotografie Pief Weyman.



Koos en zijn drie zonen.

# Keuren van volledig elektrische voertuigen

**Nu de populariteit en het aantal volledig elektrische voertuigen verder toeneemt, komen er ook meer vragen over het keuren hiervan bij de RDW binnen. Zijn er bijvoorbeeld bij de APK speciale keuringseisen van toepassing? Is er speciale apparatuur nodig? Zijn er aangepaste inrichtingseisen?**

Voor wat betreft de apparatuur is het antwoord kort en helder: er zijn geen speciale eisen gesteld aan apparatuur en inrichting voor de keuring van volledig elektrisch aangedreven voertuigen. Sterker nog, de eisen aan afzuiginstallaties en meetapparatuur voor emissies zijn alleen van toepassing voor het keuren van voertuigen met een verbrandingsmotor. Dus niet voor volledig elektrisch aangedreven voertuigen. Wanneer er dus uitsluitend volledig elektrische voertuigen gekeurd worden, dan kan dat met minder apparatuur en uitrusting.

Ook waar het over de keuringseisen gaat is de situatie duidelijk: in artikel 5.\*.12a staan de eisen die aan een elektrische aandrijflijn worden gesteld. Deze zijn van toepassing op zowel hybride als volledig elektrische voertuigen en hebben voornamelijk betrekking op de deugdelijke bevestiging en beschadiging van de diverse onderdelen.



## Proef: papierloos afhandelen steekproefresultaat

Om de kwaliteit van steekproefafhandelingen te verhogen gaat de RDW een proef doen met het digitaal afhandelen van het steekproefresultaat. Een aantal steekproefcontroleurs gaat tijdens de proef op pad met tablets waarmee zij het resultaat van een steekproef afhandelen.

### Start proef

Deze zomer starten tien steekproefcontroleurs, verspreid over het land, met het papierloos uitvoeren van de steekproefafhandeling. Deze proef duurt ongeveer zes maanden. Op het moment dat een deelnemende steekproefcontroleur bij u is voor een steekproef, geeft hij u meer informatie over de veranderde werkwijze.

Met het papierloos afhandelen van het steekproefresultaat wil de RDW het volgende bereiken.

- Door online verwerking van het steekproefresultaat is het CUSUM-systeem van erkenninghouder en keurmeester altijd up-to-date.

- Duidelijk leesbaar steekproefcontroleerapport.
- Efficiëntere afhandeling van het steekproefcontroleerapport door de RDW.

### Wat betekent deze ontwikkeling voor u?

Het resultaat van de steekproef wordt bij het papierloos afhandelen altijd volledig digitaal verzonden naar de RDW. Hierdoor kan de RDW het resultaat onmiddellijk na ontvangst verwerken.

Indien nodig stelt de steekproefcontroleur een steekproefcontroleerapport op. Dit wordt vervolgens door de steekproefcontroleur en de keurmeester ondertekend en dan met de tablet verstuurd. Het rapport is daarna door de keurmeester en erkenninghouder digitaal te raadplegen via een beveiligde RDW-portal. Vanuit de portal kan de afdruk voor de klant gemaakt worden.



# Het vernieuwde examen APK1-keurmeester

**Begin dit jaar zijn er wijzigingen doorgevoerd bij het examen APK-bevoegdheidsverlenging. Ook bij het eerste examen APK1-keurmeester zijn er twee wijzigingen doorgevoerd.**

Er is een nieuw onderdeel toegevoegd, de "praktijkervaringsvragen". Er hoeft niet meer op papier te worden aangetoond dat men voldoende werkervaring heeft. In plaats daarvan krijgt een deelnemer op het examen zes praktijkvragen voorgelegd. Beantwoordt de deelnemer deze voldoende dan toont hij daarmee aan over genoeg praktijkervaring te beschikken om keurmeester te kunnen worden.

Voor ieder onderdeel, dus ook voor elke praktijkopdracht (zes in totaal) afzonderlijk, moet een deelnemer een voldoende halen om te slagen. Slagen met één of twee onvoldoendes is niet meer mogelijk.

## Resultaten APK1-examen

Voor het examen APK1-keurmeester is het aantal deelnemers beperkt, namelijk ongeveer 250 kandidaten per jaar. Na het eerste kwartaal met de nieuwe regels wordt al duidelijk welke praktijkopdracht voor de deelnemers kennelijk het moeilijkste is.

In dit overzicht is voor elke praktijkopdracht te zien welk percentage van de deelnemers een voldoende heeft behaald:

Praktijkopdracht	Percentage geslaagd
Stuurinrichting	94%
Diversen (o.a. koppeling)	89%
Onderstel	87%
Carrosserie	85%
Remmen	84%
Verlichting	72%

De percentages geven aan dat alle praktijkopdrachten goed tot zeer goed te doen zijn. Opvallend is dat de praktijkopdracht "verlichting" lager scoort dan de overige vijf praktijkopdrachten.

Overigens scoort 92% van de deelnemers op de onderdelen "theorie" (wettelijke voorschriften en procedures) en "praktijkervaringsvragen" een voldoende.

## Praktijkervaringsvragen

Het examengedeelte "Praktijk vervangende vragen" bestaat uit meerdere casusvragen: er wordt een situatie geschetst van een voertuig met een probleem. Om de praktijkervaring van de deelnemer te beoordelen, wordt gevraagd om (één van) de mogelijke oorzaken van het probleem aan te geven.

### Voorbeeldvraag APK2:

Er komt een auto in de garage. Die heeft een probleem met terugsturen. Als je hebt gestuurd, moet je het stuur helpen om in de middenstand terug te komen. De middenstand van het stuur is in orde. Zowel bij het naar rechts als het naar links sturen treedt dit probleem op. Je hebt de uitlijning al gecontroleerd. Die is in orde. De auto heeft een McPherson voorwielophanging. Je zet de auto op een tweekoloms brug met de wielen vrij. Je laat een collega aan het stuur draaien. Je ziet dat de veerpoot schokkend verdraait.

*Geef aan welke van de onderstaande antwoorden de oorzaak kunnen zijn van deze storing.*

Vervolgens staan er diverse antwoordmogelijkheden. De deelnemer kan hier één of meerdere antwoorden aanvinken. Per juist aangevinkt antwoord krijgt de deelnemer punten. Als de deelnemer een fout antwoord kiest, worden er punten in mindering gebracht.

	aantal juiste antw.	aantal foute antw.	aantal punten
Deelnemer A	1	1	0
Deelnemer B	2	0	2
Deelnemer C	2	1	1
Deelnemer D	1	2	0

Het is beter om niet te gokken, want dan krijgt u puntenaftrek. Vink alleen die antwoorden aan waarvan u zeker weet dat ze correct zijn.

# Nieuwe APK-website slaat aan

**Begin dit jaar heeft de RDW de nieuwe website met APK-regelgeving gelanceerd. Hier ([www.rdw.nl/apkregelgeving](http://www.rdw.nl/apkregelgeving)) is de meest actuele APK-regelgeving te vinden. Dankzij de zoekfunctie kan het juiste artikel in de regelgeving eenvoudig en snel gevonden worden.**

De eerste reacties van de gebruikers zijn positief en dat geldt ook voor de beoordelingen in verschillende media. Het magazine AMT geeft bijvoorbeeld de volgende reactie op hun website: "Wat ons betreft is er maar één conclusie mogelijk: de APK-regelgeving op laptop of tablet werkt veel gemakkelijker, sneller én beter dan het oude vertrouwde boek."

De BOVAG oordeelt op hun site: "De website is een handzaam hulpmiddel voor de APK-keurmeester bij de uitoefening van zijn werkzaamheden. Zo zijn er mooie plaatjes en tabelletjes voor handen die duidelijk maken hoe je de APK-regelgeving kunt toepassen."

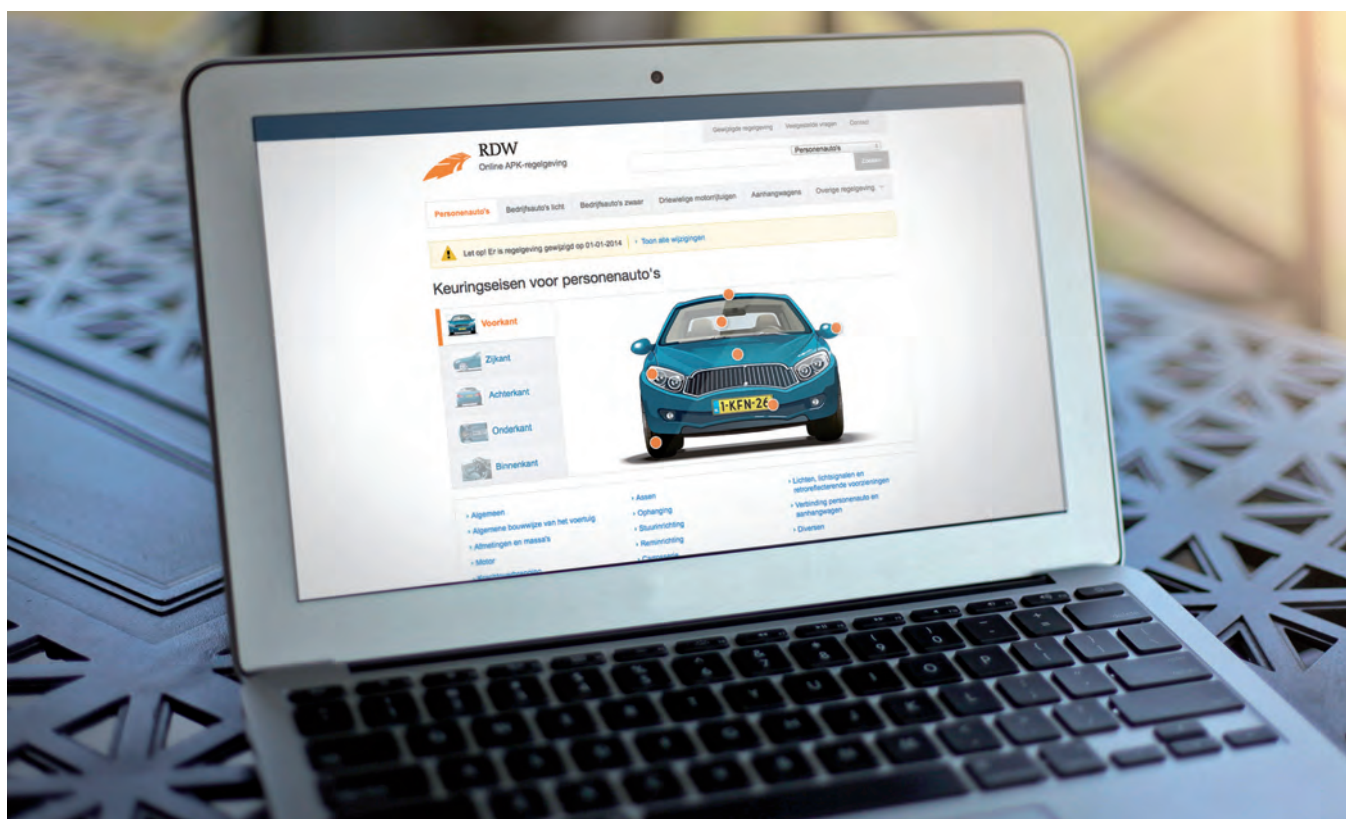
Automotive-werkplaats concludeert: "Met het beschikbaar stellen van de regelgeving via de website komt de RDW tegemoet aan de wensen van de gebruikers."

## Doorontwikkeling

De website met APK-regelgeving is voortdurend in ontwikkeling. Wanneer er bijvoorbeeld veel vragen over een bepaald onderwerp binnenkomen, dan plaatst de RDW extra toelichtingen bij dat betreffende artikel.

De RDW werkt ook aan verbetering van bestaande functies zoals die van "zoeken binnen de website". Wie specifiek wil zoeken kan daarbij een voertuigcategorie of de overige regelgeving selecteren. Bij het zoeken op een afbeelding zijn er oranje bolletjes te zien. Wanneer u met de muis over deze bolletjes gaat wordt er sinds kort een betere vermelding van het onderdeel weergegeven. Daardoor is het duidelijker geworden welk item het betreft.

Na 1 juli 2014 worden de wijzigingen in de regelgeving direct herkenbaar aan de driehoek met uitroeptekens en het gele kader om de tekst. Daarmee is het duidelijk dat het hier om een actuele wijziging gaat.



## 6

# EOBD correct uitlezen

In de praktijk levert het uitlezen van een EOBD-systeem nogal eens problemen op. Dat blijkt wel uit het feit dat er regelmatig vragen over komen. Ook bij steekproeven worden regelmatig fouten geconstateerd. Een EOBD-systeem correct uitlezen en de valkuilen vermijden is echter niet moeilijk met dit stappenplan.

## 1. Bepalen brandstof

Is de brandstofcode van het te keuren voertuig een B, D of hybride dan volgt u dit stappenplan voor de EOBD-uitlezing. In alle andere gevallen voert u een reguliere uitlaatgastest uit.

## 2. Datum eerste toelating

Heeft het te keuren voertuig een datum eerste toelating na 31 december 2005, dan voert u de EOBD-uitlezing uit.

Merk:	VOLKSWAGEN
Type:	GOLF
Datum eerste toelating:	09-07-2010
APK Vervaldatum:	09-07-2014
Voertuigsoort:	Personenauto
Carrosserietype(n):	AC
EEG voertuigclassificatie (toevoeging):	M1
Brandstof:	D
Brandstof 2:	

## 3. Aanwezigheid EOBD

U kunt er vanuit gaan dat alle reguliere fabrieksvoertuigen die in gebruik zijn genomen na 2005 zijn voorzien van een EOBD-systeem. De aanwezigheid van de stekkeraansluiting is natuurlijk een goede indicatie. Maar wist u bijvoorbeeld dat de dop van de brandstoftank bij een EOBD-voertuig, altijd vastzit aan de auto?



## 4. Aanwezigheid en werking MIL

De MIL moet aanwezig zijn en goed werken. Het waarschuwingslampje moet dus aangaan bij het op contact zetten van het voertuig. Als de MIL niet aanwezig is of niet juist werkt moet het voertuig worden afgekeurd voor de APK. Dit houdt echter niet in dat u kunt stoppen met de EOBD-uitlezing.

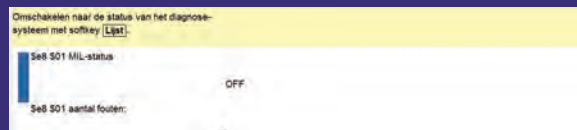
## 5. Aansluiten scantool en communicatie

Wanneer er geen communicatie tot stand gebracht kan worden met de EOBD, volgt er geen uitlezing. In dat geval wordt dan de normale uitlaatgastest uitgevoerd. Dankzij de eisen die aan de scantools gesteld zijn, zal dit echter alleen in zeer uitzonderlijke gevallen voorkomen.



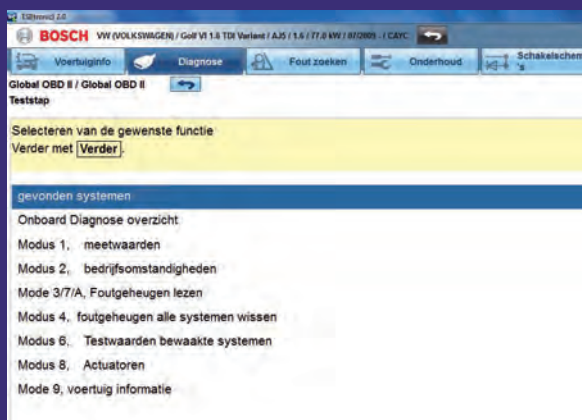
## 6. Controle status MIL

De status van de MIL in de scantool moet overeenkomen met de situatie zoals u die ziet op het dashboard. LET OP: deze controle voert u uit bij draaiende motor. Dus als het lampje brandt bij lopende motor moet de status van de MIL "aan" zijn. Als het lampje uitgaat na het starten moet de status "uit" zijn. Wanneer de status MIL niet overeenkomt met de situatie op het dashboard is het een afkeur. Deze situatie houdt niet in dat u kunt stoppen met de EOBD-uitlezing.



## 7. Uitlezen P-codes in modus 3

Als er een P-code uit de afkeurlijst aanwezig is, wordt de auto afgekeurd. Wanneer er een andere P-code aanwezig is, moet aan het eind van de EOBD-uitlezing alsnog een normale uitlaatgastest uitgevoerd worden. Let op: de overige P-codes zijn niet van toepassing voor seriehybriden. Bij een seriehybride bent u nu klaar met de emissietest.



## 8. Controle Readiness-test

Controleer eerst in de scantool welke van de 11 deeltesten aanwezig zijn. De testen worden op verschillende manieren aangegeven. Dat kan bijvoorbeeld met een 1 of een o. Raadpleeg de handleiding van uw scantool hoe dit wordt aangegeven. Controleer vervolgens of de testen van de aanwezige en ondersteunde systemen afgerond zijn. Vaak wordt dit ook weer met een 1 of o gedaan. Raadpleeg ook in dit geval de handleiding van uw scantool. Bij een aantal scantools kunt u hier ook de term 'N/A' (Not Available) tegenkomen. Dit wil zeggen dat een bepaald systeem niet aanwezig of niet ondersteund is.

## 9. Mogelijke resultaten

Zijn er een of meerdere readiness-testen niet afgerond, dan moet alsnog de normale uitlaatgastest uitgevoerd worden. Zijn alle readiness-testen afgerond dan is dit een bewijs dat het motor-management in een goede conditie verkeerd en het goed functioneert. Uit onderzoek is gebleken dat een normale uitlaatgastest weinig toegevoegde waarde heeft en die hoeft dan ook niet meer uitgevoerd te worden.



## WIST U DAT?

- Uitlezing van EOBD als extra bij de uitlaatgastest is toegevoegd in de APK.
- Hierdoor een milieu verbeteringslag wordt gemaakt. De auto's presteren (weer) wat zij technisch ook kunnen.
- EOBD alleen bij APK2 moet worden uitgevoerd.
- Altijd de gehele EOBD-procedure afgehandeld moet worden.
- Bij elke scantool een Nederlandstalige handleiding aanwezig moet zijn.
- In deze handleiding (of op de verklaring van de fabrikant) de protocollen die het apparaat ondersteund vermeld moeten zijn.
- Na het wissen van foutcodes de readiness-test(en) op "niet afgerond" gezet worden.
- Foutcodes na het wissen vaak snel weer terug komen in het EOBD-systeem.
- Dat het uitlezen van alle in een auto aanwezige elektronica met een OBD-tester vaak erg lang duurt.
- Dat dit voor de APK niet nodig is.
- Bij een aantal van deze uitgebreide scantools na ingave van een ander merk en type voertuig, de scantool automatisch alleen het EOBD van het te keuren voertuig uitleest.
- Deze uitgebreide scantools altijd voorzien zijn van een modus om alleen de EOBD uit te lezen.
- Bij een seriehybride de aandrijving enkel en alleen wordt verzorgd door de elektromotor.
- Bij een parallelhybride de aandrijving zowel door de elektromotor als de brandstofmotor wordt gedaan.

# Procesondersteuning APK: "APK zit in ons DNA"

**Ongeveer 200 jaar hands-on praktijkervaring met de APK. De gedrevenheid om die kennis en ervaring om te smeden in adviezen en procedures die in de werkplaats, maar ook op beleidsniveau helder zijn. Dat is, heel in het kort, wat procesondersteuning APK doet.**

De afdeling huist in een nogal anoniem kantoorpand in Zwolle. Je zou niet verwachten dat de mannen en vrouwen hier een opmerkelijk hoog percentage motorolie door de aderen hebben vloeien. Manager Henk Bussink lacht: "Het klopt dat we hier met heel veel praktijkervaring werken. Veel medewerkers zijn zelf keurmeesters, weten uit eigen ervaring hoe het op de werkvloer gaat. We zitten dus echt niet vanuit een ivoren toren regeltjes te bedenken. Het tegendeel komt dicht bij de waarheid. Ik noem de afdeling wel eens het hart van de APK. Letterlijk alles rond de APK komt hier bij elkaar. Van hieruit worden niet alleen de 25.000 keurmeesters, de 10.000 erkenninghouders, maar ook de bedrijfsinspecteurs en de RDW zelf ondersteund. Nieuwe en huidige regelgeving zijn een speerpunt voor ons. Maar ook het APK-boek, de APK Keurmeester, de website met APK-regelgeving en de vraagbaakfunctie zitten allemaal in ons pakket."

## Vertaalslag

Hoe verloopt zo'n proces dan? Bussink: "Je moet je voorstellen dat een hoofdlijn hier binnen komt. Vanaf dat moment gaat bij ons de teller lopen, want er is altijd een datum waarop nieuwe regelgeving van kracht wordt en alle partijen daarover voldoende geïnformeerd moeten zijn. En dat kan best flink wat tijd in beslag nemen. Goed voorbeeld is de invoering van de verplichte remmenbank. Daar zijn we vijf jaar geleden al mee begonnen met communicatie op alle fronten. Niet alleen op de websites en in publicaties, maar ook met talloze voorlichtingsavonden door het hele land. Overigens geven we over veel meer onderwerpen lezingen in het land. Zo hebben we voorlichtingsavonden over de nieuwe website APK-regelgeving, de wijzigingen uit Brussel en de wijzigingen na 1 juli 2014."

## Aansturing

Naast deze communicatietrajecten worden ook de steekproefcontroleurs centraal aangestuurd vanuit Zwolle. "Wij zorgen hier voor de werkinstructies, maar ook voor de overzichten van de sancties en missers van de bedrijven die bezocht worden. Daarbij wordt de strikt gelijke behandeling van de te controleren bedrijven nauwlettend in de gaten gehouden. Overigens gaat het niet alleen om APK-steekproeven, ook de steekproeven voor gasinstallaties, tachograaf, boordcomputer-taxi en alcoholslot worden vanuit hier aangestuurd."

Minder bekend is dat de kennis van de afdeling Procesondersteuning APK ook internationaal gewaardeerd wordt. Zo is de afdeling bij niet minder dan vier van de vijf CITA-werkgroepen vertegenwoordigd en wordt ze graag geraadpleegd voor advies over nieuwe ontwikkelingen.

Bussink: "We zijn vaak vanaf het begin betrokken bij APK gerelateerde processen. Zo is de RME-database waarin de meetmiddelen geregistreerd worden hier ontwikkeld en zijn we actief binnen het SO-APK. Wij kunnen binnen het hele APK-gebied het verschil maken omdat we hier allemaal enorm betrokken zijn bij de APK. De jarenlange ervaring als steekproefcontroleur en als keurmeester waarover we hier beschikken speelt daarbij een belangrijke rol. De APK zit dan ook zo langzamerhand echt een beetje in ons DNA."



Manager Henk Bussink: "Wij maken ook de vertaalslag tussen regelgeving en werkplaats".





### Bert Top (59)

Heeft bij VVN roemruchte veiligheidskeuringen uitgevoerd. APK-keurmeester en technisch specialist. Adviseert aan Den Haag en Brussel. Heeft onder meer de APK-richtlijn, buitenland advisering voor het opzetten van een APK-systeem in zijn portefeuille.



### Cissy Schenk (38)

Data-analiste die er voor zorgt dat uit de stroom ruwe gegevens van binnen en buiten de RDW bruikbare data gehaald wordt. Deze zijn bijvoorbeeld voor de bedrijfsinspecteurs belangrijk om aan de hand daarvan beslissingen te nemen.



### Dennis Ipenburg (37)

Begon als APK-keurmeester, daarna bij de RDW als Technisch medewerker, Teamleider-APK en sinds kort fulltime toegevoegd aan de afdeling Procesondersteuning. Aandachtsgebieden zijn APK-regelgeving, Website met APK-regelgeving, en werkinstructies Steekproefcontroleurs.



### Lex van Hoven (58)

Data-analist APK die op gerichte vragen voor advies- en beleidsvorming, managementinformatie uit ruwe data destilleert. Denk aan afkeuringpercentages, steekproefpercentages, bedrijfsprestaties.



### José Gallardo (53)

APK-keurmeester, teamleider APK en beleidsmedewerker. Heeft als aandachtspunten onder meer het digitale tachograaf dossier, boordcomputer taxi en APK-Spanje. Heeft op uitnodiging van de Europese Commissie kennis en advies aan buitenlandse organisaties overgedragen.



### Teun Verschuren (25)

Heeft wat met taal en schrijven. Kwam na zijn studie geschiedenis recent bij Procesondersteuning terecht. Zorgt er voor dat de communicatie met overheden en andere instanties in begrijpelijke, heldere taal verloopt.



### Piet Schäfer (58)

Komt van VVN, later steekproefcontroleur, nu adviseur uitvoering bij APK Procesondersteuning. Aandachtsgebieden: erkenning gasinstallaties, programma kwaliteit APK, technische controles langs de weg en APK-meetmiddelen. Neemt deel aan de CITA-werkgroepen elektronisch gecontroleerde veiligheidssystemen en milieu.



### Geert Konings (55)

Is sinds 1986 keurmeester met een warm hart voor de APK1. Secretaris van het SO-APK, contactpersoon voor IBKI en heeft onder meer het Programma kwaliteit APK en het alcoholslot APK toezicht in zijn portefeuille.



### Ron Weber (60)

In 1992 begonnen als hoofd district Groningen. In 1996 overgestapt naar het bedrijfsbureau, met als taak het beschrijven van interne procedures en het uitvoeren van interne controles. In 2000 overgestapt naar APK. Nu werkzaam als adviseur, met als aandachtsgebieden procedures en algemene ondersteuning op het gebied van instructies.



### Franklin Kleinbussink (50)

Begon bij Test Centrum Lelystad, daarna kwaliteitscoördinator bij Voertuigtechniek met als specialiteit ISO 9001, (onlangs is de hercertificatie succesvol afgerond). Is verantwoordelijk voor de interne kwaliteitsbewaking zodat de processen conform 9001 zijn en blijven.

Niet op groepsfoto

CITA: International Motor Vehicle Inspection Committee, adviseert de Europese Commissie.

VVN: Veilig Verkeer Nederland

1

# Stand van zaken: Remmenbanken

0

De trouwe lezer zal het niet ontgaan zijn; in de APK Keurmeester hielden we bij hoeveel erkenninghouders nog niet beschikten over een gecertificeerde remmentestinrichting.

De stand van zaken dateert van 1 mei 2014. Op die datum beschikten 226 keuringsinstanties niet over een gecertificeerde remmenbank. De mogelijke redenen hiervoor:

- Met certificering gewacht tot het laatste moment.
- Geen mogelijkheid om te investeren.
- Beëindigen van het bedrijf.

Nog ten overvloede: keuringsinstanties die na 1 mei 2014 niet beschikken over een gecertificeerde remmentestinrichting mogen niet meer keuren.

## GEEN REMMENTESTBANK, GEEN KEURING

Vanaf 1 mei 2014 is een gecertificeerde remmentestbank nodig om APK2 te mogen keuren. Op 1 mei 2014 beschikten 226 erkenninghouders nog niet over zo'n bank.

0 0 0 0 2 2 6

## Wijzigingen in de redactie

Na twee jaar deel uitgemaakt te hebben van de redactie heeft Gijs Bosman (BOVAG specialist techniek & duurzaamheid) besloten om zijn eigen weg in te slaan. Hij is een auto-aankoopadviesbureau begonnen en wij wensen hem daar natuurlijk alle succes bij.

Als redactie zijn we blij dat we ons team kunnen aanvullen met José Burgemeester die, met bijna 14 jaar BOVAG-ervaring, over een uitgebreide kennis van (APK) zaken beschikt.

José: "Ik startte bij BOVAG als individueel juridisch dienstverlener. In die tijd stond ik leden van BOVAG bij die te maken kregen met sancties in het kader van de APK. De APK en alles daar omheen heeft altijd mijn interesse gehouden. Ook omdat mijn partner een garagebedrijf met APK-erkenning heeft. In de loop der jaren is mijn functie binnen BOVAG verschillende malen gewijzigd en heb ik mij als jurist gespecialiseerd in de autobelastingen. Met het vertrek van Gijs Bosman kwam het APK-dossier binnen BOVAG weer vrij en ik vind het leuk dat ik dit mag oppakken. Per 1 april ben ik BOVAG-relatiemanager Belastingdienst en RDW en voor mij is daarmee de cirkel rond. Ik ben vereerd deel uit te mogen maken van de redactie van de APK Keurmeester, een blad dat ik altijd graag lees. Ik hoop een bijdrage vanuit de praktijk te kunnen leveren en houd mij aanbevelen voor suggesties voor goede onderwerpen."



## Interview:

# Ruud Spuijbroek VACO

In de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK) zijn de branche, belangenorganisaties en de RDW vertegenwoordigd. Welke rol speelt de VACO in dit overleg? We vroegen het aan Ruud Spuijbroek, (Algemeen secretaris Vereniging VACO, Bedrijfstakorganisatie voor de banden- en wielenbranche) .

### 1. Waar staat VACO voor?

"Formeel en historisch voor 'Vereniging van Automobielbandenherstellers en Cover Ondernemingen', toen nog V.A.C.O. Inmiddels is Vereniging VACO als eigennaam een begrip voor zowel de zakelijke als de particuliere markt. We zijn een bedrijfstakorganisatie, dat wil zeggen dat alle relevante sectoren van de banden- en wielenbranche binnen één organisatie vertegenwoordigd zijn. Van bandenindustrie, (inter)nationale groothandel, importeurs, bandenservice-bedrijven, inzamelingsbedrijven en verwerkingsbedrijven tot specifieke sectoren voor landbouwbanden, industriebanden en wielen. Meer dan 90% van de hiervoor genoemde partijen is lid van de VACO. We organiseren ons arbeidsvoorwaardenbeleid, de oudedagsvoorziening voor de volledige bandenbranche, kortom, een autonome organisatie. Vereniging VACO draagt bovendien zorg voor de vertegenwoordiging van haar Europese Koepelorganisatie Bipaver."

### 2. Wat zijn de speerpunten voor uw organisatie binnen SO-APK?

"Vereniging VACO is als belangenbehartiger betrokken namens de vele keuringsstations, die de branche rijk is. In de praktijk van alle dag en in de collegiale omgeving van het SO-APK verwacht men ook van mij dat ik het bandenbewustzijn in professionele zin tracht uit te dragen. Bovendien realiseert Vereniging VACO bij de vernieuwingsmomenten van de regelgeving en uitvoeringsvragen rondom de APK een technische bijdrage. Immers, banden vormen het verbindend element tussen voertuig en wegdek en leveren een bijdrage aan de verkeersveiligheid. Alles wat er aan maatregelen en technische voorzieningen in voertuigen verzorgd wordt, kan zich niet manifesteren als de banden het werk niet kunnen doen."

### 3. Wat hebt u voor uw leden bereikt?

"Eerst en vooral de samenwerking met de collega's binnen het SO-APK. De lijnen zijn kort en vriendschappelijk. Een uitstekende basis om tot uitwisseling van visie en standpunten te komen, waarmee men begrip voor elkaar krijgt, maar vooral respect voor al het goede werk dat in deze omgeving wordt ontwikkeld en gerealiseerd. Omdat Vereniging VACO haar rol als belangenbehartiger heeft, is er intensief contact met die collega's die een identiek belang hebben. Ook speelt het wederzijds respect

en vertrouwen een belangrijke rol. Het eerder genoemde bandenbewustzijn is onomstotelijk in de bestuurlijke omgeving volwassen geworden. Maar ook in uitvoerende zin heeft de band haar plekje gevonden en neemt tijdens de keuring een belangrijke plaats in. Het aantal aandachtspunten dat direct met banden vandoen heeft is in de laatste jaren stevig toegenomen. Zolang banden, zowel in APK1 als 2, nog prominente posities bekleden in de verschillende overzichten, is er voldoende werk aan de winkel. Bovendien zien we in de buurlanden andere interpretaties van bestaande wet- en regelgeving. Daar wordt zelfs stevig op gehandhaafd en bekeurd, terwijl wij in Nederland deze negeren als niet ter zake doende. Ook hier dus nog genoeg te doen."

### 4. Hoe ziet u de toekomst van de APK?

"Allereerst is er te allen tijde de Europese context. De Nederlandse vorm is niet alleen bijzonder, maar moet ook in het belang van de verkeersveiligheid en de sector gekoesterd worden. Natuurlijk zijn ontwikkelaars in staat om voertuigen tijdens het gebruik door en door te bemeten. Met de moderne technieken moet het eenvoudig zijn de data ook te communiceren naar de toezichthouder. Het zou naïef zijn te veronderstellen dat dit nooit zal gebeuren. Toch blijft de menselijke en kwalitatieve interpretatie altijd een rol spelen. Het bewustzijn voor de verkeersveiligheid mag nooit als voetstoots worden aangenomen. Controle zal altijd nodig zijn. Ik vertrouw dan ook op de continuïteit van ons overlegorgaan. Het SO-APK biedt, ook in informele zin, gelegenheid tot het vooraf toetsen van de financiële of bedrijfseconomische haalbaarheid van besluiten. Gevraagd en ongevraagd beleidsmakers adviseren is van onschatbare toegevoegde waarde voor de gehele sector. Ik prijs me dan ook gelukkig om van dit gezelschap deel uit te mogen maken."



1

# APK-regelgeving: komende wijzigingen

2

Op 1 juli 2014 wordt een aantal wijzigingen in de APK-regelgeving van kracht. Het zijn er dit keer niet zo veel. In de meeste gevallen zijn ze het gevolg van wijzigingen in de wet- en regelgeving die door de invoering van de kentekencard noodzakelijk waren.

Zo zijn er een aantal definities aangepast aan de Europese regelgeving. Een "trekker" heet bijvoorbeeld straks "oplegger-trekker". Daarnaast wordt de lijst met onderdelen die buiten beschouwing worden gelaten bij het bepalen van de maximale afmetingen, flink uitgebreid. Deze lijst wordt in de regelgeving verplaatst naar de Aanvullende permanente eisen. Een andere kleine wijziging is dat bij driewielers voortaan ook dagrijlichten zijn toegestaan.

In de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK zijn meer wijzigingen doorgevoerd. Vanaf 1 juli 2014 kan er geen nieuwe aanvraag meer worden gedaan voor een mobiele keuringseenheid waarmee APK-keuringen worden verricht. Vanaf 1 juli 2025 is het ook voor de bestaande mobiele APK-erkenninghouders niet meer mogelijk om met een mobiele keuringseenheid APK-keuringen uit te voeren.

Ook wordt onder de nieuwe Regeling toegestaan om een zelfregistrerende remvertragsmeter van een andere erkenninghouder te gebruiken wanneer het om voertuigtechnische redenen niet mogelijk is het te keuren voertuig op een rollenremtestbank te remmen.

Bij het gebruik van een elektronische zelfregistrerende remvertragsmeter zijn onder andere de volgende punten van belang.

- Er moet een goed functionerende remvertragsmeter aanwezig zijn vóórdat er met de keuring wordt begonnen.
- Ook bij een eventuele steekproef moet de remvertragsmeter aanwezig zijn en goed functioneren.
- Er moet een geldig certificaat van eerste keuring of herkeuring bij de remvertragsmeter aanwezig zijn.
- Er moet altijd gebruik worden gemaakt van de remvertragsmeter bij een remproef op de weg. De mogelijkheid om dit alleen bij twijfel te doen vervalt per 1 juli 2014.

In geval van twijfel altijd de website met APK-regelgeving raadplegen, deze bevat de meest actuele informatie. [www.rdw.nl/apkregelgeving](http://www.rdw.nl/apkregelgeving)

De wijzigingen in de APK-regelgeving zijn te vinden in de aanbiedingsbrief bij het APK-boek. Deze worden in juni 2014 verzonden aan erkenninghouders en abonneementhouders. Mocht u nog geen aanvulling hebben ontvangen dan kunt u contact opnemen met de RDW via 0900 9739. De nieuwe regelgeving is ook te downloaden op [www.rdw.nl](http://www.rdw.nl).



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** stelt u aan de RDW Servicedesk ICT, telefoon 0598 69 33 69

Aan het IBKI kunt u vragen stellen over **examens en bevoegdheidspassen**, telefoon 030 608 77 66

**Adreswijzigingen** kunt u zelf uitvoeren via [www.IBKI.nl](http://www.IBKI.nl), mijn IBKI, of doorgeven aan het IBKI, telefoon 030 608 77 66. Daarnaast kunt u adreswijzigingen uitvoeren via het afmeldsysteem.

## Colofon



Redactieadres

**RDW, Afdeling Communicatie**  
Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer  
[www.rdw.nl](http://www.rdw.nl)

Fotografie **RDW, Annet Delfgaauw & Target Press**  
Design **ping-pong Design**

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, veeleenvoudigd 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