



Nieuwe Europese APK-Richtlijn 8

Het examen APK-bevoegdheidsverlenging → 3 Opvallende markering en de eisen → 4

RDW-toezicht op IBKI → 6 Hakkenberg: "Het is een geweldige tijd geweest" → 9 Hoe zit dat? → 11



Op de omslag: Jan Willem de Lange

“Beetje een familiebedrijf in een familiebedrijf”

Voor de liefhebbers van mooie techniek en strakke planning is Van der Meijden in Koudekerk aan den Rijn een schitterend bedrijf. Modern en uitstekend onderhouden materiaal en prima faciliteiten hebben het familiebedrijf marktleider gemaakt in het vervoer van productieplaats naar bouwplaats. Denk daarbij aan prefab betondelen zoals liggers, vloeren, wanden en andere elementen van forse afmetingen. Maar ook in het speciaal- en zwaartransport neemt het bedrijf een vooraanstaande plaats in op de Nederlandse markt. Van der Meijden beschikt voor het onderhoud over een eigen garagebedrijf. In de werkplaats worden reparaties, renovaties en keuringen uitgevoerd aan zowel het eigen wagenpark als aan dat van derden. Ook roetmetingen, tachograaf keuringen, motorrevisies, schadeherstel en het verbouwen van opleggers worden hier uitgevoerd.

Van de vier vaste monteurs zijn er drie APK1-keurmeester. Eén daarvan is Jan Willem de Lange (49), die al 32 jaar voor Van der Meijden werkt. Eh, hij was dus zeventien toen hij voor Van der Meijden begon te werken? “Klopt,” beaamt Jan Willem, lachend. “Dit was mijn eerste baas en ik ben er nooit meer weggegaan. Het bevalt me hier veel te goed. En niet alleen mij, ook mijn oudere broer John die hier óók al begon op die leeftijd, werkt hier nog met veel plezier. Mijn zoon van zeventien scharrelt hier ook al rond en wast op zaterdag de auto’s. Sterker nog, zelfs mijn opa en vader hebben hier gewerkt, mijn vader als kraanmachinist. Inderdaad, een beetje een familiebedrijf binnen een familiebedrijf!”

“We doen hier zo’n 200 APK1-keuringen per jaar. Niet alleen van ons eigen materiaal, we keuren ook wagens en vooral opleggers van derden. We doen ook het onderhoud voor andere bedrijven. We zijn een multifunctionele werkplaats, want in feite doen we alles. Van ABS-uitlezen tot laswerk aan opleggers.”

Zelf is Jan Willem sinds 2006 APK1-keurmeester. “Ja, wat laat, zou je kunnen zeggen. Ik heb kunnen instromen omdat ik van die regeling gebruik heb gemaakt, waarbij monteurs met veel praktijkervaring zoals ik, het keurmeester examen mochten afleggen. Jammer dat dit nu niet meer kan, het heeft mij de kans gegeven om keurmeester te worden en daar heb ik nog iedere dag plezier van.”

Juiste adres automatisch in register

De RDW houdt het bevoegdhedenregister bij. Een belangrijke taak, want hierin staat onder meer het juiste adres en wordt precies vermeld welke bevoegdheden bij iedere keurmeester van toepassing zijn. Keurmeesters moesten dan wel adreswijzigingen eerst zelf doorgeven.

Medio september van dit jaar gaat deze procedure veranderen. De RDW gaat dan met het BSN (burgerservicenummer) van de keurmeester via de BRP (basisregistratie personen) het juiste adres doorvoeren.

Het juiste (correspondentie-)adres is dan altijd bekend in het bevoegdhedenregister. Het kan voorkomen dat een keurmeester, bijvoorbeeld vanwege persoonlijke omstandigheden, een ander adres dan het adres waaronder hij of zij bij de BRP bekend staat, in het register vermeld wil hebben. Dat is mogelijk, in dat geval moet het gewenste correspondentieadres zelf, via de eigen provider of WebDirect worden doorgegeven.



Het examen APK-bevoegdheidsverlenging

Om bevoegd APK-keurmeester te blijven, moet u iedere twee jaar het examen APK-bevoegdheidsverlenging met goed gevolg afleggen. In 2014 is zowel de opzet van dit examen als het daarbij gebruikte toetsysteem gewijzigd. Wat kunt u verwachten als u examen gaat doen? We zetten het op een rij.

Het examen APK-bevoegdheidsverlenging vindt gedeeltelijk plaats in de praktijkhal en deels in een computerlokaal, daar is geen verandering in gekomen.

Beschikbare tijd en aantal vragen

In de praktijkhal krijgt u bij *lichte voertuigen* 28 vragen en bij *zware voertuigen* 25 vragen. Hierbij zijn voertuigen of objecten aanwezig. De vragen zijn verdeeld over twaalf werkplekken. Op iedere werkplek krijgt u één of meer vragen te beantwoorden. De beschikbare tijd is 60 minuten, vijf minuten per werkplek.

In het computerlokaal krijgt u bij *lichte voertuigen* 72 vragen en bij *zware voertuigen* 75 vragen. De beschikbare tijd hiervoor is 90 minuten. Bij dit gedeelte krijgt u de vragen per onderwerp voorgelegd. Zo zitten bijvoorbeeld alle remmenvragen in het blok 'remmen'. Voordeel hiervan is dat het opzoeken sneller kan gaan omdat u minder hoeft te bladeren. De keuringseisen voor 'remmen' zijn bijvoorbeeld allemaal terug te vinden in de artikelen 5.*.31 t/m 5.*.40.

In totaal krijgt u dus 100 vragen, verdeeld over vijf onderwerpen met ieder twintig vragen, te beantwoorden. De onderwerpen zijn: remmen, assen(onderstel), carrosserie, verlichting en motor(aandrijflijn).

Toetsysteem

De beantwoording in de praktijkhal en in het computerlokaal doet u op de computer. Bij storingen gaan we over op papier.

Bij het begin van het examen krijgt u een boekingsnummer. Hiermee kunt u in het toetsysteem inloggen.

Zowel in de praktijkhal als in het computerlokaal legt de secretaris of begeleider uit wat er van u wordt verwacht. Snapt u ook na de uitleg iets niet, vraag het dan direct aan de secretaris of begeleider. Het is immers van belang voor uw eindresultaat. Uiteraard legt u het examen wel zelfstandig af. De secretaris of aanwezige begeleider mag u niet helpen. Van u wordt voldoende kennis van de APK-regels verwacht.

Beoordelingsnorm

Ieder onderwerp wordt apart beoordeeld en moet 'voldoende' zijn. Resultaat 'voldoende' houdt in dat van de 20 vragen die per onderwerp worden gesteld er ten minste 14 (70%) juist beantwoord moeten zijn. Om te slagen moet u op de examendag voor alle onderwerpen het resultaat 'voldoende' hebben gehaald.

Hebt u voor één of meer onderwerpen bij het examen niet het resultaat 'voldoende' behaald, dan bent u niet geslaagd. U moet dan het gehele examen bevoegdheidsverlenging op een andere dag opnieuw afleggen. Alleen een deel van het examen opnieuw afleggen is niet mogelijk.

Resultaat en slagingspercentage

Na afloop van het examen krijgt u te horen wat uw resultaat was per onderwerp. Per onderwerp weet u dan waar u vragen hebt gemist. Welke antwoorden onjuist waren tijdens het deel in het computerlokaal kunt u zelf op de computer nazien. Het slagingspercentage ligt vanaf begin 2014 bij *lichte voertuigen* op ongeveer 90% en bij *zware voertuigen* op ongeveer 93%.

Gebruik naslagwerken

Bij elk examendeel is op elke examenplek de geldende regelgeving (zowel het boek als de digitale regelgeving) als naslag beschikbaar. U mag ook een eigen naslagwerk gebruiken (alléén op papier, geen digitale media en apparatuur). De beschikbare tijd per examendeel is beperkt. U kunt niet de antwoorden op alle vragen op gaan zoeken. Het is dus belangrijk om u vooraf goed voor te bereiden.

Alle antwoorden zijn volledig gebaseerd op de geldende regelgeving zoals de RDW die uitgeeft. Geeft u een onjuist antwoord omdat het door u gebruikte eigen naslagwerk niet overeenkomt met de geldende APK-regelgeving, dan kunt u daar geen rechten aan ontlenen.

U mag examenvragen en antwoorden niet noteren of op andere wijze vastleggen en mee naar buiten nemen. Ook is het niet toegestaan om examenvragen in welke vorm dan ook mee het lokaal in te nemen. Als dit wordt geconstateerd, dan wordt dit gezien als fraude en wordt u van verdere deelneming uitgesloten. U wordt dan pas weer na zes maanden opnieuw toegelaten tot het examen.

Voor nuttige informatie over het examen kunt u kijken op www.ibki.nl. Kies bij 'Producten en diensten' APK. Dan klikt u op 'Keurmeester blijven', vervolgens op 'Overzicht werkwijze op computer bij examen APK-bevoegdheidsverlenging 2014'. U krijgt dan het overzicht van de verschillende schermen in het computerlokaal en in de praktijkhal te zien.

Opvallende markering

Over de eisen die in de APK aan opvallende markeringen worden gesteld, ontstaan regelmatig vragen. We hebben ze hier overzichtelijk bij elkaar gezet.

Voor welke voertuigen gelden de regels?

Bedrijfsauto's met een toegestane maximummassa van meer dan 7.500 kg én aanhangwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, beiden in gebruik genomen na 31 december 2012 moeten zijn voorzien van:

- lijnmarkering aan de achterzijde als het voertuig breder is dan 2.10 meter en;
- lijnmarkering aan de zijkant als het voertuig langer is dan 6 meter. Opleggertrekkers hoeven niet te zijn voorzien van opvallende markering.

Welke markering valt hier precies onder?

Met een lijnmarkering wordt de lengte dan wel de breedte van een voertuig zichtbaar gemaakt, terwijl met een gedeeltelijke of volledige contourmarkering de contouren van een voertuig zichtbaar worden. Voor definities van contour-, gedeeltelijke contour- en lijnmarkering zie hoofdstuk 1 algemene bepalingen, begrippen. Bij de APK is er volgens artikel 5.*.51 van de keuringseisen minimaal een lijnmarkering verplicht aanwezig maar contourmarkering op de zij- of achterkant mag ook.

Waar moet de opvallende en lijnmarkering aan voldoen?

In artikel 153 van de aanvullende permanente eisen wordt aangegeven hoe de opvallende markering moet zijn aangebracht.

Is er sprake van uitsluitend een lijnmarkering dan kan die als doorlopend worden beschouwd als onderbrekingen niet groter zijn dan 1 meter. Is er sprake van volledige of gedeeltelijke contourmarkering dan kan die als doorlopend worden beschouwd als onderbrekingen in het onderste element (horizontale lijn) niet groter zijn dan 1 meter. De lijnmarkering of onderste element van de volledige of gedeeltelijke contourmarkering mag niet hoger dan 2.50 m zijn gemonteerd.

LET OP: Lijnmarkering hoeft niet in een doorlopende lijn te worden aangebracht maar kan versprongen zijn aangebracht op bijvoorbeeld wielafscherming en chassisbalken.

Wat voor kleur mag opvallende markering hebben?

In artikel 5.*.53 staat dat de verplichte kleur van de markering aan de zijkant wit of geel is en aan de achterzijde rood, wit, of geel.



Waar begint en eindigt de opvallende markering?

Er is bij de APK niet aangegeven tot hoever de opvallende markering moet doorlopen. Lijnmarkering dient om het grootste deel van de lengte en breedte van het voertuig aan te geven. Indien dit niet het geval is en een groot deel in de breedte of lengte niet is voorzien van markering dan is dat afkeur. Facultatief kan lijnmarkering ook op de cabine zijn aangebracht.

Mag opvallende markering beschadigd zijn?

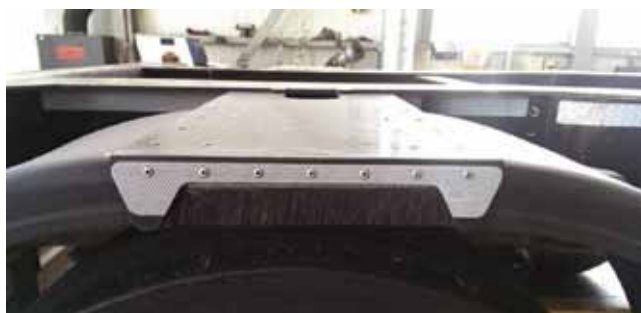
Omdat opvallende markering niet valt onder de definitie van retroreflectoren kan een beschadiging ook niet worden afgekeurd op basis van artikel 5.*55 lid 6. Indien door een beschadiging de lijnmarkering of onderste element van contourmarkering over meer dan een meter is onderbroken, dus geheel weg is, wordt dat niet als een doorlopende lijn gezien en moet hierop worden afgekeurd.

Moet ik controleren op een keurmerk?

Nee. Dit is geen controle-aspect bij de APK.

Mogen de 'oude' markeringsborden nog gebruikt worden?

Het is niet verplicht, maar wel toegestaan om oude markeringsborden te monteren, maar alleen bij bedrijfsauto's en aanhangwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg. Let wel op dat dan de juiste borden voor een bedrijfsauto of aanhangwagen worden gemonteerd en dat de kleuren rood en geel zijn.

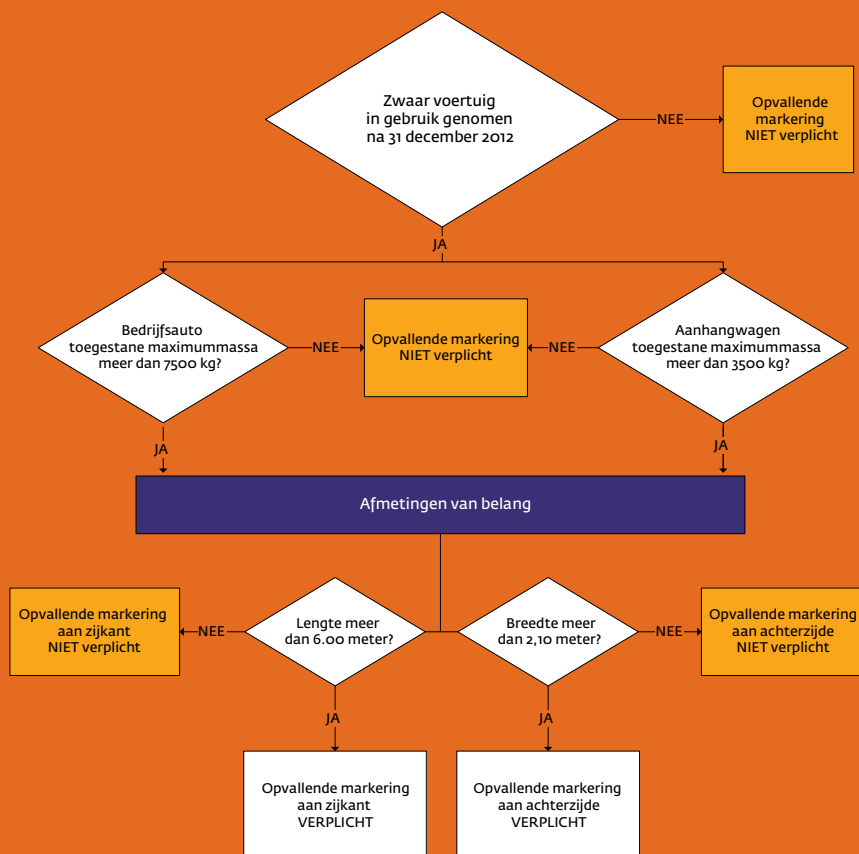


Een versprongen lijnmarkering.



De onderbreking is hier minder dan 1 meter, dus geen afkeur.

Opvallende markering is een verzamelnaam voor lijn-en contourmarkering. Wanneer is dit verplicht?



RDW-toezicht bij IBKI

De RDW houdt via steekproeven toezicht op de dagelijkse uitvoering van de APK door APK-keurmeesters en APK-erkenninghouders. Naast dit toezicht houdt de RDW ook toezicht op de door IBKI afgenomen examens APK-keurmeester en de tweejaarlijkse APK-bevoegdheidsverlenging.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft IBKI opdracht gegeven om APK-keurmeesterexamens en examens LPG-technicus af te nemen. De RDW heeft weer de taak om daar toezicht op te houden.

Bij het (eerste) examen APK-keurmeester is de RDW bij elk examen aanwezig. Bij de tweejaarlijkse APK-bevoegdheidsverlenging is dit steekproefsgewijs bij ongeveer één op de zeven examens.

Vanwege de wijzigingen in de erkenning 'gasinstallaties' is er naast het eerste examen LPG-technicus nu ook een vierjaarlijks examen bevoegdheidsverlenging LPG-technicus gekomen. Ook op deze examens houdt de RDW toezicht.

Waar staat IBKI in de mobiliteitsbranche?

IBKI is gehuisvest bij INNOVAM in Nieuwegein. IBKI is een onderdeel van INNOVAM maar procedureel en inhoudelijk onafhankelijk. IBKI heeft dit ook in een onafhankelijkheidsprotocol vastgelegd. INNOVAM verzorgt allerlei opleidingen en IBKI neemt diverse soorten examens af en certificeert branchemedewerkers. Het aanbieden van APK-opleidingen is, in tegenstelling tot het afnemen van APK-examens, overgelaten aan de markt. Naast INNOVAM zijn er ook andere aanbieders die APK-opleidingen verzorgen. De RDW houdt geen toezicht op de APK-opleidingen.

Waarom moet ik om de twee jaar steeds weer bewijzen dat ik de APK-regels nog beheers?

Een vraag die je vaak hoort en eigenlijk is daar een logisch antwoord op te geven. Anders dan bij andere beroepen is de positie van een APK-keurmeester uniek omdat de keurmeester als burger een andere burger met een wettelijke maatregel iets op kan leggen. In een metafoor kan je een APK-keurmeester zien als het 'verlengstuk' tussen een ratel en een dop waarmee de overheid sleutelt om de verkeersveiligheid te vergroten. Er moeten dan voldoende waarborgen zijn in de vorm van toezicht om voertuigeigenaren te beschermen tegen keurmeesters die onvoldoende kennis en routine hebben. Dat is de reden dat er zowel steekproeven zijn als het tweejaarlijkse examen APK-bevoegdheidsverlenging.

Wat zijn gecommiteerden?

Bij de RDW zijn er zes medewerkers aangewezen die als gecommiteerden bij IBKI toezicht uitvoeren. In grote lijnen houden de gecommiteerden toezicht op:

- Beoordeling van de examenvragen vooraf;
- De examenkwaliteit, -omstandigheden, en -tijdstippen;
- Functioneren van de examinatoren en overige leden van de examencommissie;
- Problemen bij vraagstelling en beantwoording en onregelmatigheden.

Tevens ondertekenen zij de cijferlijsten en zijn ze aanwezig bij het uitrekenen van het resultaat.





Wat doet een gecommiteerde?

Arie Verbaan, sinds 1978 werkzaam bij de RDW en vanaf 2004 aangesteld als gecommiteerde is enthousiast over zijn werk: "Het is een interessante taak die je drie en soms vier dagen per maand uitvoert. Ik doe dit werk samen met vijf collega's. Je staat in de 'keuken' waar autotechnici moeten aantonen het niveau van APK-keurmeester te hebben. Door dit werk, samen met het werk bij de technische helpdesk en het uitvoeren van steekproeven licht en zwaar, ervaar ik hoe breed het APK-proces in de branche is vertegenwoordigd."

"Wanneer ik een examen bijwoon is er altijd een aparte examencommissie. Deze bestaat uit een secretaris en examinatoren en bij een eerste examen ook nog uit een voorzitter. Het zijn ervaren mensen uit alle geledingen van de mobiliteitsbranche die hun kennis en ervaring willen delen. Het betreft werkplaats- en filiaalmanagers, ondernemers enzovoorts. Alle bij de APK-examens betrokken commissieleden moeten jaarlijks met goed gevolg een speciale APK-toets maken. Alleen dan blijven ze inzetbaar bij de APK-examens. Is het resultaat niet goed genoeg bij de eerste toets dan worden ze niet meer ingezet op de examens. Ze moeten zich dan eerst opnieuw bekwamen in de APK-regelgeving en een nieuwe APK-toets afleggen. Alleen de commissieleden die in één of hooguit twee keer slagen voor deze toets blijven inzetbaar voor de APK-examens. Wie niet slaagt wordt uit het commissiebestand gehaald."

Toezicht

Het toezicht richt zich vooral op de organisatie en het proces van het examen. Er zijn bij het eerste examen APK-keurmeester per dag vier groepen. De voorzitter en gecommiteerde roepen na afloop eerst de afgewezen kandidaten één voor één naar binnen. De afgewezen kandidaat krijgt op papier mee op welke opdrachten onvoldoende is gescoord.

Verbaan: "Er is veel vreugde bij de geslaagde kandidaten die vanaf dat moment ook behoren tot het corps APK-keurmeesters. De voorzitter houdt een kort praatje met uitleg en ik zelf vind het belangrijk om in het kort de onafhankelijkheid van de keurmeester te benadrukken. Een keurmeester dient onafhankelijk te functioneren en zich niet te laten leiden door economische belangen die ons sterke en unieke APK-systeem kwetsbaar kunnen maken. Ook zeg ik dat de steekproefcontroleurs, naast de controle die zij uitvoeren, tevens een vraagbaak zijn omdat dat eenvoudigweg ook een deel van hun taak is. Ook meld ik dat keurmeesters met hun vragen terecht kunnen bij de technische helpdesk van de RDW, 0900-9739."

"En pas thuis aan het bier hè", roept de voorzitter ze nog even na als ze dolblij het examenlokaal verlaten op weg naar hun eerste keuring.



Nieuwe Europese APK-Richtlijn

Op 20 mei 2014 is de nieuwe APK-Richtlijn 2014/45/EU van kracht geworden. Een heel pakket van maatregelen, waarvan we de meest opvallende bepalingen hier kort weergeven.

- Onder de Richtlijn komt er een keuringsplicht voor tractoren met een constructiesnelheid van meer dan 40 km per uur en die voornamelijk op de openbare weg gebruikt worden.
- De voertuigen die uitgezonderd mogen worden van een periodieke keuring wordt uitgebreid. Onder de Richtlijn mogen bijvoorbeeld ook wedstrijdvoertuigen, voertuigen gebruikt voor het handhaven van de openbare orde (bijvoorbeeld politie- en brandweervoertuigen) en voertuigen met CD- of CDJ-kenteken worden uitgezonderd.
- Ook historische voertuigen, dat wil zeggen voertuigen met een datum eerste toelating van 30 jaar en ouder, mits niet meer in productie en in ongewijzigde staat, mogen worden uitgezonderd van de periodieke keuring.
- Onder de Richtlijn geldt voorlopig nog geen periodieke keuring voor motor- en bromfietsen, ook niet voor de lichte aanhangwagens (aanhangwagens met een maximummassa van niet meer dan 3.500 kg).
- De gebreken die geconstateerd worden bij een periodieke keuring worden ingedeeld in drie categorieën:
 1. klein gebrek
 2. groot gebrek en
 3. gevaarlijk gebrek.
 In geval van een klein gebrek hoeft er geen nieuwe keuring plaats te vinden, maar moet de eigenaar er zelf voor zorgen dat het gebrek binnen zes weken gerepareerd wordt.
- De Richtlijn geeft ook in de toekomst de mogelijkheid om de periodieke keuring uit te voeren bij een bedrijf dat ook reparaties verricht.
- Nederland voldoet momenteel al in grote mate aan de eisen voor de apparatuur die op grond van de Richtlijn aanwezig moet zijn. Op een drietal punten is dat echter niet het geval. Het betreft het volgende:
 - Apparatuur voor het meten van geluid, voor APK1 en APK2;
 - Apparatuur voor het controleren van LPG-, CNG-, LNG-lekkage, voor APK1 en APK2;
 - Apparatuur voor het controleren van de wielophanging (spelingsdetector) voor APK1.
- De huidige APK-eisen in Nederland komen in hoge mate overeen met de eisen die in de Richtlijn worden genoemd. Op een aantal onderdelen gaat de Richtlijn echter verder. Dat zijn voornamelijk eisen op het gebied van nieuwe technologieën en uitbreiding van bestaande eisen.

De lidstaten dienen de bepalingen uit de Richtlijnen op te volgen, eventueel mogen zij besluiten strengere maatregelen in de nationale wet- en regelgeving op te nemen. Voor Nederland zal het ministerie van Infrastructuur en Milieu vaststellen in hoeverre en op welke manier deze Richtlijn uitgevoerd gaat worden. Dit in nauwe samenwerking met de branche en de RDW. Uiterlijk op 20 mei 2017 moet Nederland de bepalingen uit de Richtlijn hebben opgenomen in nationale wet- en regelgeving. Weer uiterlijk een jaar later moeten die bepalingen in praktijk worden toegepast. Voor sommige onderdelen, bijvoorbeeld voor apparatuur, geldt overigens wel een langere overgangperiode, hier moet uiterlijk op 20 mei 2023 aan worden voldaan.

Alles weten over 2014/45/EU?

Voor wie de hele Richtlijn, inclusief de bijlagen, wil lezen: zoek op internet op: eerste kamer 2014/45/EU. Schrik niet, het zijn 78 pagina's.



Hakkenberg: “Het is een geweldige tijd geweest”

Algemeen directeur Johan Hakkenberg heeft na twintig jaar afscheid genomen van de RDW. Hij is op 1 september 2014 met pensioen gegaan. Een interessante en turbulente periode is afgesloten, waarin ook de APK grote veranderingen onderging.

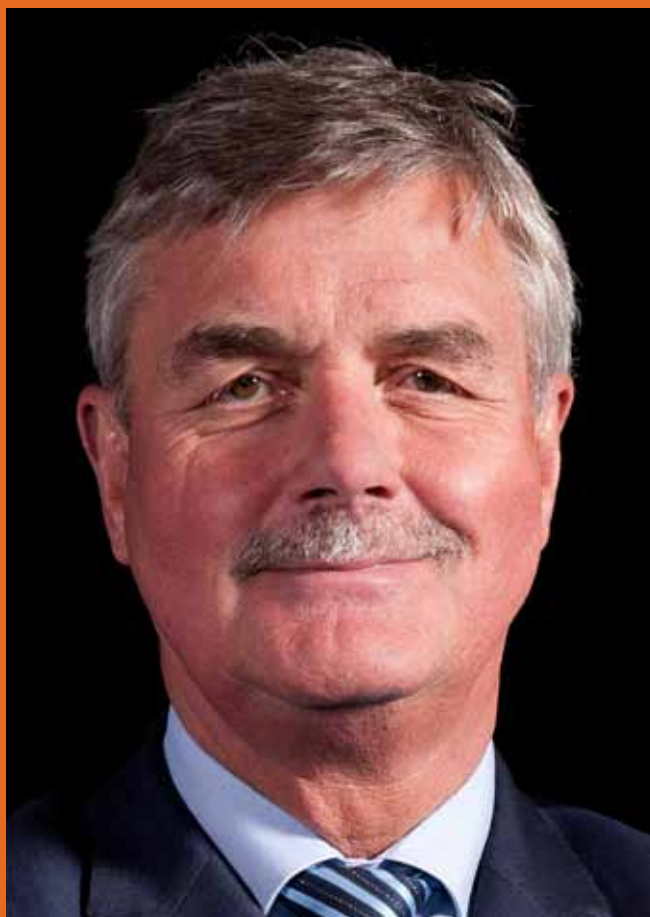
Bij zijn aantreden is Hakkenberg erg geschrokken: “Sommige zaken vond ik bijna schokkend: waarom moest na een importkeuring op een keuringsstation de RDW er 49 dagen over doen om het kentekendocument bij de klant te bezorgen? Voor een klus die alles bij elkaar vier uur werk betekende. Een enorm verschil met de situatie nu, waarbij de klant zelf op internet zijn afspraak kan plannen en de volgende dag de nieuwe kentekencard krijgt.”

Een verbetering in het APK-proces noemt Hakkenberg de verhoging van het percentage uitgevoerde steekproeven. “Dat was in de beginjaren van de APK maar de helft van

wat het moest zijn. Het aantal steekproeven dat een controleur uitvoerde op één dag, was ook veel te laag. Dat kwam vooral door de manier waarop de steekproefcontroleurs werden aangestuurd, dat gebeurde met een verouderd systeem.”

Hakkenberg heeft de RDW samen met directeur bedrijfsvoering Hans van Santen goed op de rit gekregen. “Er werken circa 1400 mensen bij de RDW en wanneer ik zo rondloop dan hoor en ervaar ik toch dat men het een prettige werkgever vindt. Met een goede sfeer en ruimte voor ontwikkeling. We zitten nu met de RDW in de topgroep. Een robuuste organisatie die klaar is voor de toekomst. Terugkijkend kan ik alleen maar zeggen dat het een geweldige tijd is geweest.”

Minister Melanie Schultz van Haegen heeft Ab van Ravestein benoemd tot opvolger van Hakkenberg. Sinds 1983 is Van Ravestein werkzaam bij het ministerie van Economische Zaken. De laatste jaren was hij directeur-generaal van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO.nl). Van Ravestein begint op 1 oktober 2014 bij de RDW.



Ab van Ravestein (r) volgt per 1 oktober 2014 Johan Hakkenberg (l) op als Algemeen directeur van de RDW.

1
0

Interview: Jim Schouten IBKI

In de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK) zijn de branche, belangenorganisaties en de RDW vertegenwoordigd. Welke rol speelt het IBKI (specialist in examinering en certificering voor de mobiliteitsbranche) in dit overleg? We vroegen het aan IBKI directeur Jim Schouten.

1. Waar staat IBKI voor?

IBKI is het exameninstituut voor de mobiliteitsbranche. IBKI ontwikkelt examens en voert deze uit. De APK-examens worden in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu bijvoorbeeld al sinds 1980 ontwikkeld en afgenomen. Maar ook voor onder meer rij-instructeurs, airco-monteurs, LPG-technici, leerlingen van ROC's en branchemedewerkers heeft IBKI examens ontwikkeld.

Voor IBKI is het belangrijk dat examens onbesproken zijn. Om de kwaliteit van de examens te waarborgen, zijn er in 2014 in het kader van het RDW-programma Kwaliteit ingrijpende veranderingen in de APK-examens doorgevoerd. Dat heeft hier en daar voor flinke commotie gezorgd. Wij stellen dan in de eerste plaats vast of alles goed is gegaan en leggen vervolgens de veranderingen aan de belanghebbenden zo goed mogelijk uit.

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

We willen het APK-systeem op een zeer hoog niveau houden. De APK is voor garagebedrijven een ongelooflijk belangrijke activiteit en draagt bij aan een verkeersveilig wagenpark. Daarom moet er vertrouwen zijn in de kwaliteit van de keuringen en de keurmeesters. Met onze examens garanderen we dat de keurmeester de actuele regelgeving goed kent.

3. Wat heeft u voor uw achterban bereikt?

Onze APK-examens dragen bij aan een betrouwbaar APK-systeem waarvoor ook binnen 'Europa' waardering bestaat. Dat is belangrijk, omdat verschillende landen het vreemd of ongewenst vinden dat bedrijven zowel keuringen als onderhoud doen. Daarnaast denk ik dat we goed inspelen op de vragen en wensen van de RDW, leden van de SO-APK en APK-keurmeesters. Behalve het bekende IBKI-bandenkaartje hebben we op www.ibki.nl veel extra informatie voor de keurmeester staan. En dat voor examentarieven die nog even laag zijn als in het jaar 2000.

4. Hoe zijn de contacten met de andere leden van de SO-APK?

IBKI is heel actief in de verschillende werkgroepen van de SO-APK. Daarbij gaat onze inbreng verder dan alleen de examens. Dat komt voort uit onze meer dan 30 jaar APK-betrokkenheid, niet in de laatste plaats in de persoon van Jan Noodelijk. Wij kennen nog veel van de oorspronkelijke ervaringen en overwegingen en nemen die mee bij nieuwe ontwikkelingen. De afgelopen tijd hebben we samen met de RDW de contacten met de APK-opleiders aangehaald. Formeel spelen opleiders in de APK geen rol, want opleiden is in Nederland vrij en niet verplicht. Het is wel belangrijk dat zij goed op de hoogte zijn van wijzigingen in de examens en dat wij luisteren naar de signalen die zij via hun cursisten ontvangen. Zo kunnen de opleiders ook een rol spelen in het uitleggen van onze werkwijze.

5. Hoe ziet u de toekomst van de APK?

Die toekomst begint natuurlijk morgen al. De APK ontwikkelt zich voortdurend in het verlengde van allerlei voertuigtechnische en ICT-ontwikkelingen. Dat gaat geleidelijk, doordat het wagenpark ook geleidelijk wordt vervangen. Vanuit 'Europa' zullen de komende jaren ook uitbreidingen en veranderingen voorgesteld gaan worden. En de ICT-ontwikkelingen zullen ook de rol van de keurmeester veranderen. Zeker wanneer de zelfdiagnoses van voertuigen uitgebreider én technisch betrouwbaarder worden. De vraag is dan niet zozeer óf het huidige APK-systeem inclusief onze examens een keer overbodig wordt, maar wannéér. Maar die toekomst ligt wel iets verder weg dan 'morgen'.



SCANIA

Hoe zit dat?

1

Beschadigd glas van een lichtarmatuur

Moet ik een beschadiging van het glas van een lichtarmatuur goed- of afkeuren? En hoe moet ik handelen als het glas ontbreekt?

Antwoord

In artikel 5.*.55, lid 3 van de keuringseisen is geregeld wanneer beschadigd glas moet worden afgekeurd. Het standpunt van de RDW is dat het geheel of gedeeltelijk ontbreken van het glas van een lichtarmatuur altijd in meer of mindere mate nadelige invloed heeft op de functie van het betreffende licht. Dit moet dan ook afgekeurd worden.



Taxi zonder de lichtblauwe platen

Af en toe kom ik auto's tegen die volgens het kentekenregister een taxi zijn, maar niet zijn voorzien van de blauwe taxi-kentekenplaten. Mag dit eigenlijk wel?

Antwoord

Nee. In artikel 3, lid 1 van de aanvullende permanente eisen staat welke voertuigen moeten zijn voorzien van de gele retroreflecterende kentekenplaat met het geïntegreerde Eurosymbool. Daarnaast staan er enkele uitzonderingen. Een van die uitzonderingen betreft de taxi's; deze moeten zijn voorzien van de lichtblauwe kentekenplaten.

Wanneer u dus een voertuig keurt dat volgens de bijzonderheden in het kentekenregister een taxi is, dan moet deze auto zijn voorzien van de lichtblauwe kentekenplaten. Is dit niet het geval dan moet u de auto hierop afkeuren.

Deuren van een oldtimer

Ik krijg de laatste tijd nog wel eens een oldtimer voor de keuring waarvan de deur alleen van binnen is te openen. Dit kan dan door aan een kabel aan de binnenkant van de deur te trekken. Aan de buitenkant is geen klink aanwezig. Ik heb dit elke keer goedgekeurd, is dat eigenlijk wel terecht?

Antwoord

In artikel 5.*.41, lid 1, van de keurings-eisen staat dat deuren die direct toegang geven tot de personenruimte op 'normale' wijze van binnen en buiten moeten kunnen worden geopend. Onder 'normale' wijze wordt verstaan door middel van een deurklink of bedieningshandel. Uitzondering hierop zijn de voertuigen die direct vanuit de fabriek ook niet voorzien waren van een deurklink of bedieningshendel. Zoals ME-voertuigen, arrestantenauto's, oldtimers en sommige taxi's. U heeft dus juist gehandeld door gebruik te maken van deze uitzondering.

NB: Voertuigen waarbij de deurklinken zijn verwijderd moeten dus worden afgekeurd.



Foto's ingezonden door vraagsteller.

1

1

Wie controleert de steekproefcontroleur?

2

Onlangs viel er op een door mij gekeurde auto een steekproef. Niets aan de hand, alles in orde maar toen schoot me de vraag te binnen: "Wie controleert eigenlijk het werk van de steekproefcontroleur?"

Antwoord

Het toezichtstelsysteem APK is ISO-gecertificeerd. Dit houdt onder andere in dat steekproefcontroleurs door bedrijfsinspecteurs en kwaliteitscoördinatoren van de RDW steekproefsgewijs worden gecontroleerd. Dit is een standaardprocedure die voor alle steekproefcontroleurs van toepassing is. Daarnaast worden alle steekproefcontroleurs regelmatig in de praktijk door de teamleiders beoordeeld op het functioneren.

Steekproefcontroleurs zijn zelf ook APK-keurmeester, ze zijn zorgvuldig geselecteerd voordat ze in dienst kwamen en ze krijgen een uitgebreid intern opleidingsprogramma. Daarin aandacht voor de APK-regelgeving maar ook voor diverse andere zaken, zoals uitvoering en afhandeling van de steekproef en gesprekstechnieken. Voordat de steekproefcontroleur zelfstandig aan het werk gaat, gaat hij eerst onder begeleiding van ervaren collega's en teamleider op pad. Tevens moet eerst het niveau worden aangetoond door het afleggen van een theorie- en praktijktoets. Is hij eenmaal zelfstandig aan het werk, dan moet de steekproefcontroleur twee keer per jaar een theorietoets afleggen en één keer per twee jaar een praktijktoets doen. Vanzelfsprekend mét een voldoende resultaat. Mocht het resultaat toch onvoldoende zijn, dan moet de steekproefcontroleur zich via training wederom bekwamen in de APK-regels en wordt hij pas weer ingezet als hij bij een hertoets aantoonde de eisen wel goed te beheersen.

Opslaan pincode: niet doen

Wanneer u uw pincode invoert, bijvoorbeeld in het afmeldsysteem, kan het zijn dat de door u gebruikte browser vraagt of u uw wachtwoord, in uw geval uw pincode, automatisch wilt opslaan. Vanzelfsprekend moet u dit niet doen. In artikel 21, bevoegdheidspas, van de Regeling Erkenning en keuringsbevoegdheid APK staat vermeld dat de pincode die aan de keurmeester is verstrekt, strikt persoonlijk is. Dit kan natuurlijk nooit zo blijven als u uw wachtwoord opslaat.



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, 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

Fotografie **RDW, Annet Delfgaauw, 3M & 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 Regeling APK. APK Keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:



EXAMINERING EN
 CERTIFICERING VOOR DE
 MOBILITEITSBRANCHE