



Gewoon een rode vrachtauto **2**

Apparatuur defect? Niet keuren! → 3 Hoe zit dat? → 5 Vrije toegang voor de steekproefcontroleur → 7

Vragen over banden → 8 Interview: Harm Zeven, ANWB → 10 Toelichting website gebruiken → 12



Op de omslag: Johan van Brenen

“Een brandweerauto is gewoon een vrachtauto. Maar dan rood”

Het zal meer keurmeesters overkomen; heb je net een dag mooi volgepland met onderhoud en een keuring, word je tussendoor weggeroepen om een 'brandje' te blussen. Verschil met Johan van Brenen (39) is dat het dan niet om een spreekwoordelijke, maar een hele echte uitslaande brand kan gaan. Of een ernstig verkeersongeluk, ook niet alledaags voor de gemiddelde APK-keurmeester. Johan lacht: “Klopt. Van kinds af aan heb ik twee grote passies: de brandweer en alle soorten voertuigen. Heb ik meegekregen van mijn vader, trouwens.”

Johan is dan ook niet alleen APK1- en APK2-keurmeester (al sinds 1999), hij is ook volledig bevoegd om alle functies op een brandweervoertuig uit te voeren. Van chauffeur tot bevelvoerder, hij vindt ze allemaal even mooi om te doen. Johan heeft als standplaats de brandweerkazerne Doorwerth, die voorzien is van een compleet uitgeruste werkplaats. Zijn werk is verdeeld, om in het jargon te blijven, in warme en koude taken. De koude kant staat voor de techniek en de warme uiteraard voor het eigenlijke brandweerwerk. Al het onderhoud aan de voertuigen, maar ook aan de reddingsmiddelen, aggregaten en verdere uitrusting wordt in eigen beheer uitgevoerd. Ook de APK-keuringen. Het gaat daarbij om het wagenpark van de Veiligheidsregio Gelderland-Midden. Per jaar keuren we hier ongeveer de helft van de in totaal 250 voertuigen.

Zijn er nog bijzonderheden waar je bij het keuren van een brandweerauto op moet letten? Johan: “Eigenlijk niet. Een brandweerauto keuren we, terecht, gewoon als iedere andere vrachtauto. Het verschil is alleen dat ze nogal opvallend rood zijn. Ik heb wel overleg met de steekproefcontroleur wanneer het om speciale voorzieningen gaat. Neem bijvoorbeeld een waterkanon voorop het voertuig. Hoe regel je dat met de afscherming? Of het trappetje aan de zijkant van een hoogwerker, hoe beoordeel je deze uitstekende delen? Mijn ervaring is dat we daar altijd uitkomen.”

Waarin vindt Johan ten slotte de meeste voldoening: de warme of de koude taken? “De techniek vind ik geweldig werk om te doen. Maar wanneer ik iemand, die we eerder uit een auto geknipt hebben, later weer gewoon in het dorp zie rondlopen, geeft dat wel een heel goed gevoel.”

WIJZIGING VERLENGING BEVOEGDHEID

Met ingang van 1 januari 2015 wordt de bevoegdheid tot keuren alleen verlengd wanneer u slaagt voor het examen bevoegdheidsverlenging. In dat geval wordt de bevoegdheid met twee jaar verlengd. Wanneer u niet slaagt, wordt de bevoegdheid niet verlengd.

De eerdere mogelijkheid om de bevoegdheid eenmalig met twee maanden te verlengen wanneer men gezakt is voor het examen bevoegdheidsverlenging, komt per 1 januari 2015 te vervallen.

U kunt maximaal zes maanden voor het verlopen van uw bevoegdheid deelnemen aan het examen bevoegdheidsverlenging. Slaagt u, dan krijgt u er weer twee jaar bij vanaf de datum dat uw huidige bevoegdheid afgelopen is. Wachten tot op het laatste moment is dus niet nodig.

IBKI: Tussentijdse kennis- test 2014

Op de website van IBKI kunt u het hele jaar door uw APK-kennis toetsen met de 'tussentijdse kennistest'. Niet alleen kunt u hier een groot aantal vragen vinden, ook de antwoorden worden gegeven. Zo krijgt u snel een eerste indruk van uw actuele APK-kennis. www.ibki.nl



Making of ... de omslagfoto door Annet Delfgauw.

Apparatuur defect? Niet keuren!

Voor het correct uitvoeren van de APK is verschillende apparatuur, waaronder meetmiddelen, noodzakelijk. Het kan natuurlijk voorkomen dat apparatuur defect raakt. Is dat het geval, dan mag er bij de erkenninghouder geen voertuig meer gekeurd en afgemeld worden. Dit is pas weer toegestaan wanneer de benodigde apparatuur beschikbaar is en aan alle eisen voldoet.

Wanneer het om kleine of verplaatsbare apparatuur gaat, bijvoorbeeld een roetmeter of uitlaatgastester, dan mag deze tijdelijk geleend worden van bijvoorbeeld de leverancier van de apparatuur. Maar let op: het is niet toegestaan om de roetmeter of uitlaatgastester te lenen bij een collega APK-erkenninghouder. Deze erkenninghouder voldoet dan niet meer aan de gestelde eisen.

De tijdelijk geleende apparatuur moet gecertificeerd en geregistreerd zijn onder het KI-nummer waar de apparatuur

wordt gebruikt. Dat is eenvoudig te controleren door in het RME (Raadplegen Registratie Meetmiddelen) te kijken op de RDW-website. Daarnaast is het bij het lenen van een roetmeter van belang dat de 0-emissiekast en afzuiginrichting afgestemd zijn op de roetmeter.

Bij een defecte remmentestbank is het niet zo eenvoudig om een vervangende remmentestbank te 'lenen', omdat de bank nu eenmaal verankerd is aan de fundering. Vanaf 1 mei 2014 is het voor zowel een APK1- als APK2-bedrijf echter verplicht om over een gecertificeerde remmentestbank (in goede staat) te beschikken.

Wanneer de remmentestbank niet goed functioneert, mogen er dus geen keuringen uitgevoerd worden. Het is ook niet toegestaan om in dit geval een gecertificeerde remvertragingmeter te gebruiken. Zorg er dan ook voor dat alle apparatuur in goede staat van onderhoud verkeert, om te voorkomen dat er niet gekeurd kan worden.



Defecte apparatuur kan geconstateerd worden tijdens een steekproef maar ook bij een periodieke controle door de bedrijfsinspecteur

Tellerregistratiewijzer



● PERSONENAUTO'S

● LICHTE BEDRIJFSWAGENS TOT 3.500 kg

www.rdw.nl/tellerstanden

Registratie van (kilometer)standen is verplicht bij:



Reparaties, onderhoud
en bandenwissel

Bij een waardebedrag hoger
dan €150,- incl. BTW



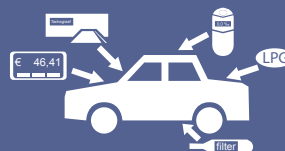
APK - afmelding



Opname
bedrijfsvoorraad



Tenaamstelling



Inbouw - afmelding



Demontage - afmelding



Export - afmelding

Mogelijke oordelen



Logisch
oordeel

Het voertuig heeft
een oplopende
reeks van
tellerstanden.



Geen
oordeel

Mogelijke
oorzaken van
"Geen oordeel"

- 5 cijferige teller
- Afwijkende teller
- Vervangen teller
- Import
- Te weinig standen
- Onlogische stand volgens Stichting NAP, opgenomen voor 1-1-2014



Onlogisch
oordeel

1. De stand is lager dan een eerder ingevoerde stand (trendbreuk). Bij invoer van een onlogische tellerstand krijgt u direct een melding. Controleer de stand, corrigeer zo nodig en rond de registratie af.
2. De RDW stuurt een e-mail bij registratie van een onlogische stand.
3. U kunt een geregistreerde onlogische tellerstand nog corrigeren.
 - Is het de laatste door u zelf geregistreerde tellerstand? Dan kunt u de tellerstand zelf corrigeren via het RDW- loket (www.rdw.nl/zakelijk via zoekterm: tellerstand corrigeren).
 - Is het niet de laatst geregistreerde stand dan kunt u een correctieverzoek indienen bij de RDW via het hiervoor bestemde correctieformulier.
4. Bij een onlogische tellerstand informeert de RDW na 5 werkdagen de eigenaar/houder per brief hierover.

Hoe zit dat?

5

ALR-ventiel

Mag ik de veer van een drukluchtremskrachtregelaar (ALR) verwijderen om hiermee een hogere remdruk in de drukluchtremscilinders te krijgen?

Antwoord

Nee, dat mag niet. Bij een APK is het niet toegestaan om onderdelen van een ALR te demonteren. Ook niet om hiermee te bereiken dat de volle remdruk wordt doorgestuurd naar de drukluchtremscilinders. In artikel 5.1b.3 van de Algemene Bepalingen wijze van keuren staat beschreven welke onderdelen tijdens de keuring gedemonteerd mogen worden. Vervolgens staat in de wijze van keuren van artikel 5.3/12.35, lid 3 vermeld dat u de controle van het ALR-ventiel moet uitvoeren zonder demontage van onderdelen.



Bijgeplaatste dagrijlichten

Ik krijg een personenauto voor de keuring, waarop de eigenaar zelf dagrijlichten heeft gemonteerd. Mag ik dit goedkeuren voor de APK?

Antwoord

Ja, dat mag, onder bepaalde voorwaarden. In artikel 5.2.57 van de keuringseisen staan de toegestane lichten genoemd. In het eerste lid, onder r, staan twee dagrijlichten genoemd. Deze lichten moeten uiteraard ook aan bepaalde eisen voldoen. Er zijn eisen voor wat betreft aantal, kleur, werking, toestand en plaatsing. Zo mogen er bijvoorbeeld maximaal twee dagrijlichten aanwezig zijn, die wit licht moeten uitstralen.

Er bestaan geen APK-eisen voor wat betreft de schakeling van deze lichten.

Een punt van aandacht is en blijft de plaatsing. Regelmatig worden de dagrijlichten te ver naar binnen geplaatst. In artikel 5.*.61 staat vermeld dat de lichten op een afstand van niet meer dan 50 cm vanaf het punt van de grootste breedte van het voertuig gemonteerd mogen zijn.



Kortste afstand breedste punt voertuig tot rand lichtdoorlatende gedeelte dagrijlicht maximaal 50 cm.

Tellerstand aanhangwagens

Is het verplicht om van een aanhangwagen of oplegger die voorzien is van een naafteller de tellerstand te melden bij de APK-keuring?

Antwoord

Nee, bij een aanhangwagen of oplegger is het vermelden van de tellerstand niet verplicht. Het is wel toegestaan om de tellerstand te melden. De tellerstand moet dan wel overeenkomen met de tellerstand van het voertuig. Dit wordt dan ook gecontroleerd tijdens een steekproef.



Een aanhangwagen of oplegger kan zijn voorzien van een naafteller



De bedrijfsinspecteur

Belangrijk voor branche, klant en keurmeester

Toegegeven, de naam "bedrijfsinspecteur" heeft weinig vriendelijks in zich. En een aangekondigd bezoek van de RDW bedrijfsinspecteur zal niet altijd met evenveel enthousiasme ontvangen worden. Toch is juist het werk van de inspecteur belangrijk voor iedere keurmeester, ook in positieve zin.

Wat doet een bedrijfsinspecteur nou eigenlijk precies? Hij (er zijn op dit moment geen vrouwelijke inspecteurs) inspecteert bedrijven en beoordeelt in hoeverre deze aan de erkenningseisen voldoen. Of het nu om een eenmanszaak gaat, of een groot dealerbedrijf, allen moeten ze aan dezelfde eisen voldoen. De bedrijfsinspecteur is hierin, om maar eens een oude uitdrukking uit de kast te halen, streng doch rechtvaardig. Wanneer het om een nieuwe erkenning gaat, controleert de bedrijfsinspecteur of de aanvrager van de erkenning aan de gestelde eisen voldoet. Heeft een onderneming eenmaal een erkenning gekregen, dan komt de bedrijfsinspecteur regelmatig langs om te inspecteren of nog steeds aan de eisen wordt voldaan. Voor APK-bedrijven geldt dat de inspecteur minimaal eens per drie jaar op bezoek komt. Daarnaast kan de bedrijfsinspecteur in het kader van risico gestuurd toezicht een controle komen uitvoeren. Is de erkenninghouder eerder in de fout gegaan, dan controleert de bedrijfsinspecteur vaker of aan de eisen wordt voldaan.

Wat wordt geïnspecteerd?

Maar waar let de bedrijfsinspecteur eigenlijk op? Kort gezegd; wordt er aan alle voorschriften en regels voldaan. Van de aanwezigheid van de juiste (meet-) middelen en de correcte registratie daarvan tot en met het goed functioneren van de datacommunicatie, alles komt aan de orde. Na afloop van de

inspectie bespreekt de bedrijfsinspecteur de resultaten met de erkenninghouder. Vaak is alles prima in orde, maar in sommige gevallen worden er verbeterpunten aangegeven. Is er iets echt niet in de haak, dan kan dit leiden tot het nemen van sanctie maatregelen waaronder het intrekken van de erkenning. Dat houdt in de praktijk in dat het bedrijf voor een bepaalde tijd geen APK's meer mag uitvoeren, een stevige sanctie dus.

Keurmeester en inspecteur

Ook kunt u als APK-keurmeester direct met de bedrijfsinspecteur te maken krijgen. Dat is bijvoorbeeld het geval wanneer u het niet eens bent met de uitslag van een steekproefcontrole op een uitgevoerde APK en een herkeuring in beroep indient. De bedrijfsinspecteur treedt dan op als deskundige en zal controleren of het resultaat van de steekproefcontrole juist was. Die uitkomst is overigens bindend voor zowel keurmeester als steekproefcontroleur en daar kan niet tegen in beroep worden gegaan. Het kan ook voorkomen dat de klant het niet eens is met de afkeur (door de keurmeester) van zijn voertuig. Ook een particulier kan dan bezwaar aantekenen waarbij ook de bedrijfsinspecteur als deskundige optreedt en een bindende uitspraak geeft. Tenslotte kan een klant bezwaar aantekenen nadat de APK al heeft plaats gevonden en hij later tot de conclusie komt dat het voertuig, in zijn ogen, ten tijde van de

keuring niet terecht goedgekeurd is. In zo'n geval zal de bedrijfsinspecteur, in het bijzijn van alle betrokkenen (indien men dit wenst), het voertuig aan een onderzoek onderwerpen en daar een bindende uitspraak over doen.

Deskundig

Dat de bedrijfsinspecteur als deskundige aangemerkt wordt, is overigens eigen verdienste. Er worden hoge eisen gesteld aan de functie. Om te beginnen moet hij een APK1- en APK2 bevoegdheid en ruime praktijkervaring hebben en een opleiding op hbo-niveau hebben voltooid.

Ieder jaar moet de bedrijfsinspecteur een cursus volgen en zoals we in september al uitgelegd hebben, ook hij wordt regelmatig gecontroleerd op zijn functioneren. In de praktijk komen de inspecteurs vaak uit de kringen van RDW waaronder technische medewerkers en steekproefcontroleurs. Mannen die in de praktijk uitgebreid ervaring hebben opgedaan en dus heel goed weten waar ze over praten. Behalve kennis over het voertuig en de techniek, moet een bedrijfsinspecteur ook over goede communicatieve vaardigheden beschikken. Daarom moet iedere bedrijfsinspecteur een speciale training hebben gevolgd. Hoewel het beslist zelden voorkomt, kan het gebeuren dat een tegenpartij het volstrekt niet eens is met de conclusies of de uitspraak van de bedrijfsinspecteur. Dan kunnen de emoties wel eens hoog oplopen, vandaar die training om uiteindelijk toch alle partijen tot bedaren en acceptatie van de uitspraak te krijgen.

Advies geven

Voor erkenninghouders heeft de bedrijfsinspecteur overigens ook nog de functie van adviseur. Denk bijvoorbeeld aan de introductie van de verplichte remmentestbank. De bedrijfsinspecteurs hebben de erkenninghouders tijdig op de hoogte gebracht van deze verplichting en zo nodig ook advies gegeven over het op de juiste wijze plaatsen van de remmentestbank. Waardoor de erkenninghouders aan de voorgeschreven eisen voldeden. De bedrijfsinspecteur kan zo, samen met de erkenninghouder, voorkomen dat er dure vergissingen gemaakt worden.

Naast het houden van toezicht, verricht de bedrijfsinspecteur horingen wanneer de erkenninghouder of de keurmeester een overtreding hebben begaan. Hij voert de horing uit en maakt daarvan een proces-verbaal op. Vervolgens maakt hij op basis van alle stukken een dossier aan. Naar aanleiding hiervan besluit het Management APK of er wel of geen sanctie wordt opgelegd. Die sancties hebben namelijk een belangrijk doel: de kwaliteit van de APK op het hoge niveau houden waarop we het met alle partijen, en juist ook de keurmeesters, gebracht hebben. Dat is een van de belangrijkste pijlers onder ons, in Europa unieke, APK-systeem. Dat kunnen we alleen in stand houden wanneer de reputaties en de resultaten in orde zijn.

In de keten van erkenninghouder, keurmeester en steekproefcontroleur, speelt de bedrijfsinspecteur dan ook een belangrijke rol als toezichthouder die het systeem stabiel en betrouwbaar houdt.

Vrije toegang voor de steekproefcontroleur

Om de kwaliteit van ons APK-systeem op het bestaande hoge niveau te houden, is controle op de keuringen en de uitvoering daarvan onmisbaar. De steekproeven zijn daar een belangrijk onderdeel van. Wettelijk is geregeld dat op minimaal 3% van alle APK-meldingen een steekproef moet worden uitgevoerd door de RDW.

Het is voor alle partijen prettig wanneer die steekproeven vlot verlopen. Als keurmeester moet u dan ook alle medewerking verlenen tijdens een steekproef. Nu is 'alle medewerking' een ruim begrip. In de toezicht-beleidsbrief zijn daarom een aantal voorbeelden gegeven wat er van u bij een steekproef verwacht wordt. Niet genoemd, maar wel een regelmatig terugkerend punt, is het verlenen van de toegang tot de werkplaats, officieel heet dat dan 'toegang tot de keuringsruimte'.

Het komt regelmatig voor, vooral bij grote bedrijven, dat de steekproefcontroleur zich moet melden bij een portier of de receptie. Er kan dan nogal wat tijd over heen gaan voordat de steekproefcontroleur toegang krijgt tot het terrein en de keuringsruimte. Dat is ongewenst en bovendien niet toegestaan. Iedere steekproefcontroleur heeft een legitimatiepas waarop zijn naam en functie staat aangegeven. Op vertoon van deze pas moet de controleur vrije toegang gegeven worden tot het terrein en de keuringsruimte. Het is dus van belang dat personeel als portiers en receptionisten hiervan ook op de hoogte zijn.

Tip: Heeft u de melding gekregen dat het afgemelde voertuig in de steekproef is gevallen, laat dit dan ook aan de portier of receptionist weten.



8

Vragen over banden

Onze steekproefcontroleurs krijgen regelmatig vragen over banden.
U krijgt van ons de antwoorden op de meest opvallende vragen.

Gerepareerde band

Mag ik een gerepareerde band goedkeuren?

Antwoord

Ja. Een deugdelijke reparatie is toegestaan bij een APK-keuring. Het verhullen van een beschadiging, door middel van bijvoorbeeld kit, is uiteraard niet toegestaan. Een reparatie die uitgevoerd is om de oorspronkelijke functie (nagenoeg) te herstellen, is wel toegestaan.

Onder die laatste categorie vallen bijvoorbeeld:

- De reparatie van een lek in het loopvlak met een prop
- Een vulcanisatiereparatie (Vulcanizing Compounds)



Onjuist uitgevoerde reparatie, dus afkeur.

Band met aanduiding

Moet een band met de aanduiding binnen- of buitenkant ook op deze manier op het voertuig gemonteerd zijn?

Antwoord

Ja. Er is echter één uitzondering: In geval van dubbele montage wordt de markering die de binnenkant of de buitenkant aangeeft bij het binnenste wiel buiten beschouwing gelaten. Bepaalde bandenfabrikanten geven namelijk bij dubbele montage aan dat bij de binnenste band de markering die de buitenkant aangeeft, beoordeeld moet worden ten opzichte van het wielstel en dus niet ten opzichte van het voertuig. Dit houdt in de praktijk dus in dat bij dubbele montage alleen de buitenste band wordt beoordeeld voor wat betreft binnen- of buitenkant.

Bandenspanning

Ik krijg een muurvast zittend ventieldopje van een band niet los en kan dus de bandenspanning niet controleren. Betekent dit afkeur?

Antwoord

Ja. De bandenspanning moet altijd worden gemeten en wanneer dat nodig is moeten de banden opgepompt worden.

Wanneer de bandenspanning niet kan worden gemeten, omdat bijvoorbeeld het ventiel van de binnenste band van een dubbelluchtstel niet bereikbaar is, dan moet het buitenste wiel worden verwijderd. Dan kan alsnog de bandenspanning van het binnenste wiel kan worden gemeten.



Twee draairichtingen

Ik heb een band waarop twee draairichtingen staan aangegeven. Hoe moet ik hiermee omgaan bij de APK?

Antwoord

In de keuringseisen staat dat de banden zodanig gemonteerd moeten zijn dat ze de juiste draairichting, zoals aangegeven door de fabrikant op de band, hebben in voorwaartse richting van het voertuig. Aangezien er bij deze band twee draairichtingen worden gegeven, wordt er aan deze eis voldaan. Bij sommige bedrijfswagenbanden kan de draairichting van de band op advies van de fabrikant omgekeerd worden. Of de band op de juiste wijze is gemonteerd volgens dit advies van de fabrikant, wordt bij de APK niet gecontroleerd.



Papierloos afhandelen APK-steekproef

Om de kwaliteit van het steekproefproces verder te verhogen is de RDW bezig met een proef, waarbij bekeken wordt of de afhandeling van de steekproef ook digitaal kan. Onlangs heeft Hans van Santen, directeur bedrijfsvoering RDW, (links op de foto) samen met Andy de Graaf, teamleider APK, als eerste de resultaten van een steekproef digitaal verwerkt.



Nieuwe Toezichtbeleidsbrief per 1 januari 2015

Met ingang van 1 januari 2015 geldt de vernieuwde Toezichtbeleidsbrief Erkenninghouders RDW en de Bijlage keurmeester APK. Hiermee is de versie van 1 januari 2014 komen te vervallen en kunt u hier geen beroep meer op doen.

Wat is er veranderd?

Ten opzichte van de Toezichtbeleidsbrief van januari 2014 is een aantal zaken veranderd.

De meest opvallende zijn:

- Het verdwijnen van de voorwaardelijke intrekking.
- Veranderingen in de opschortende werking bij bezwaar.

Lees de vernieuwde versie

De Toezichtbeleidsbrief en de Bijlage keurmeester APK zijn zwaarwegende naslagwerken voor de Erkenninghouder en/of APK-keurmeester. Deze worden per post aan alle Erkenninghouders en APK-keurmeesters gestuurd. Dit gebeurt halverwege december 2014. Heeft u niets ontvangen, neem dan contact op met de Klantenservice van de RDW, 0900 9739. De Toezichtbeleidsbrief en de Bijlage keurmeester APK zijn ook te vinden op www.rdw.nl.

Wij adviseren u de Toezichtbeleidsbrief en de Bijlage keurmeester APK goed door te lezen. Na 1 januari 2015 kunt u zich niet met succes beroepen op de onbekendheid met de nieuwe toezichtbeleidsbrief van de RDW.

1
0

Interview: Harm Zeven ANWB

In de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK) zijn de branche, belangenorganisaties en de RDW vertegenwoordigd. Welke rol speelt de ANWB in dit overleg? We vroegen het aan Harm Zeven (Technisch Specialist ANWB):

1. Waar staat de ANWB voor?

De Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB is een vereniging met ongeveer 4 miljoen leden. Met een unieke mix van beïnvloedende en dienstverlenende activiteiten behartigt de ANWB de belangen van haar leden op het gebied van mobiliteit, vakantie en vrije tijd. Bij dat werk wil de ANWB een bijdrage leveren aan een duurzame ontwikkeling van de samenleving. Behalve de Wegenwacht, waarvan de meeste mensen de ANWB kennen, doen we dus veel meer voor de consument. We hebben dat in onze statuten omschreven: "De vereniging zet zich vooral in voor verbetering of handhaving van de bereikbaarheid, beschikbaarheid, leefbaarheid, betaalbaarheid, veiligheid, zekerheid en keuzevrijheid, gezien in hun onderlinge verband, ten aanzien van voorzieningen op het gebied van recreatie, toerisme en verkeer en vervoer, zowel op lokaal, regionaal, nationaal, en internationaal niveau." Kort gezegd zorgen we er graag voor dat onze leden in vrijheid en met plezier onderweg kunnen zijn.



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

Voor de APK betekent dit in de praktijk dat we opkomen voor de belangen van de Nederlandse automobilist. We bewaken dat er geen onnodige kosten door de consument moeten worden gemaakt én dat de APK zo klantvriendelijk mogelijk kan worden uitgevoerd. Aan de andere kant is het van belang om de nadelige effecten van het autogebruik zoveel mogelijk te beperken door een aantoonbare verbetering van de verkeersveiligheid en de leefomgeving door bijvoorbeeld periodieke keuring van voertuigen.

3. Wat hebt u voor uw leden bereikt?

Recent is dat het voorkomen van een APK voor caravans en motoren. Er is namelijk naar ons inzicht niet aangetoond dat dit de verkeersveiligheid positief beïnvloedt, terwijl het de consument wel tijd en geld kost. Bij caravans is de ervaring dat niet de technische gebreken maar menselijk gedrag zoals overbelading de belangrijkste reden is voor ongevallen. Onder motorrijders vallen helaas nog relatief veel slachtoffers te betreuren, maar er kan niet onderbouwd worden dat een APK daar iets aan zou verbeteren. Wel toont onderzoek aan dat motorrijvaardigheidstrainingen een gunstig effect hebben. Wij zijn er daarom voorstander van om het nut van deze trainingen meer onder de aandacht te brengen in plaats van een APK voor motoren verplicht te stellen. Door de goede contacten binnen de SO-APK en de positieve wijze van overleg met betrokkenen in de branche en met de overheid is het mogelijk om tot zulke inzichten te komen en deze dan bij de juiste mensen neer te leggen.

4. Hoe ziet u de toekomst van de APK?

In principe gaat het hier om het volgen van de (minimale) Europese richtlijnen voor de APK. En in goed overleg bepalen van een aanvulling hierop voor de Nederlandse situatie.

We krijgen eigenlijk weinig klachten over de APK binnen de ANWB. We vinden dat het Nederlandse systeem goed werkt. We krijgen over andere onderwerpen veel meer klachten binnen. Dat is best bijzonder als je beseft dat het Nederlandse systeem heel anders is dan in sommige andere landen. Daar worden de keuringen door onafhankelijke of door de overheid gestuurde instanties uitgevoerd. Internationale harmonisering heeft wel de voorkeur, omdat het dan bijvoorbeeld mogelijk wordt om bij een langer verblijf in het buitenland de auto ter plaatse te laten inspecteren.

De ontwikkelingen op autogebied staan nooit stil. De auto zelf biedt steeds meer mogelijkheden voor zelfdiagnose door EOBD. Misschien hoeven bepaalde zaken daarom in de toekomst niet meer fysiek gecontroleerd maar kunnen eenvoudig worden uitgelezen. Dat zou tijd kunnen schelen wat zich zou kunnen vertalen in lagere kosten voor de consument.

De zelfrijdende auto is een uitdaging; moeten hier nog extra zaken voor gecontroleerd worden of heeft het voertuig juist zo'n controle dat een keuring nauwelijks meer nodig is? En zo zijn er altijd weer nieuwe zaken die we met alle partijen moeten bespreken om een zo goed mogelijke keuring te kunnen vaststellen op de meest eenvoudige en stabiele wijze. Daar heb je alle belanghebbende partijen bij nodig. Ieders eigen invalshoek moet worden gerespecteerd om geen zaken te vergeten.



Invoering Europese APK-richtlijn

De Europese APK-richtlijn is op 20 mei 2014 gepubliceerd. Europese richtlijnen geven de minimale Europese eisen aan waaraan landen moeten voldoen. Ieder land is echter vrij hoe deze in de nationale wetgeving ingevoerd gaat worden. Wel zijn er een aantal vaste deadlines voor vastgesteld.

Zo moet op 20 mei 2017 de Richtlijn geïmplementeerd zijn in onze eigen nationale wetgeving en uiterlijk een jaar later worden toegepast. Het ministerie van Infrastructuur & Milieu heeft de RDW opdracht gegeven om te adviseren over de invoering.

De RDW doet dit niet alleen, verschillende branchepartijen gaan hierbij ook voor input zorgen. Er zijn daarvoor vier werkgroepen ingericht waarin deze partijen en de RDW vertegenwoordigd zijn:

- Land- en bosbouwtrekkers (LBT)
- Frequentie
- Keuringseisen
- Apparatuur en controlefaciliteiten

De werkgroepen hebben tot uiterlijk 1 maart 2015 de tijd om hun inbreng voor het advies te leveren. De RDW moet vervolgens het implementatieadvies voor 1 april 2015 aanbieden aan het ministerie.

Gelijke eisen

Iedere Europese lidstaat is verplicht om aan deze nieuwe APK-richtlijn te voldoen. In Europa zijn er weliswaar verschillende APK-systemen, maar uiteindelijk moet ieder land aan dezelfde eisen voldoen. Dit is voor de RDW reden geweest om alle APK-organisaties uit te nodigen in Nederland. Maar liefst achttien verschillende Europese landen waren daarvoor op 5 en 6 november in Amsterdam aanwezig. Niet alleen om informatie uit te wisselen, ook 'best practices' en specifieke APK-kennis stond centraal. Verder werd de tweedaagse conferentie ingevuld met verschillende workshops, presentaties en demonstraties over deze nieuwe Europese APK-richtlijn.

Film

Tijdens de APK-bijeenkomst is aan de aanwezigen een korte film vertoond over het unieke Nederlandse APK-systeem. Wilt u deze film ook eens bekijken? Dat kan. Hij staat op het YouTube-kanaal van de RDW en heeft als titel The Dutch PTI :

<http://youtu.be/C98XhWOpREY>.

1

1

1

Toelichting website ook gebruiken bij APK-keuringen?

2

Ik maak regelmatig gebruik van de APK-website van de RDW, omdat daar een toelichting wordt gegeven over hoe je de regelgeving in de praktijk moet toepassen. Nu valt het mij op dat zowel aan het APK-handboek, de APK Keurmeester als aan de website geen rechten kunnen worden ontleend. Wat is de waarde van de toelichting op de website?

Antwoord

Een toelichting is geen wet- of regelgeving. De gepubliceerde regelgeving (te vinden op www.overheid.nl) is leidend voor de uitvoering van de APK. Omdat de regelgeving op het gebied van APK is opgenomen in verschillende gepubliceerde regelingen, heeft de RDW deze gebundeld in het APK-handboek én op de website.

De RDW heeft wel de verantwoording dat de informatie die er verstrekt wordt in een toelichting betrouwbaar en juist is. De uitleg in de toelichting (www.rdw.nl/apkregelgeving) is het standpunt dat door de RDW is ingenomen, naar aanleiding van vragen uit de praktijk. Het mag dan ook worden opgevolgd en gebruikt bij de uitvoering van de APK-keuring. Toch is het niet uit te sluiten dat er in voorkomende gevallen eventuele gevolgen kunnen worden verbonden als de toelichting niet juist is ten opzichte van wat er in de wet- en regelgeving staat vermeld. Dit zal afhangen van de specifieke omstandigheden van het geval.

Vroeger kon de RDW deze uitleg alleen communiceren via de APK Keurmeester en de Technische Helpdesk (KIT). Nu kan dat ook via de website met als voordeel dat deze informatie altijd actueel en voor iedereen toegankelijk is. De toelichtingen op de website moeten er ook voor zorgen dat de uitvoering van de APK door iedere keurmeester gelijk is.

Voorbeeld van een toelichting op de website

Beschadiging onderpot van gasvering (luchtvering)

Als een verstevigingsstuk uit een onderpot is afgebroken en de luchtbalg raakt in de rij-stand deze beschadiging dan is dit reden tot afkeur. In geval van roest aan de onderpot van de gasvering moet dit worden beoordeeld als roestschade met gradatie 8E. Roestschade aan een onderpot mag gerepareerd worden.



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, Target Press, VACO & Evert Hammink, vrachtwagenonderdelen b.v.**
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