



APK keurmeester

Dit is een uitgave van de RDW

Nummer 50 → september 2010



'Geweldig, werken aan die grote vrachtwagens' → 2

Hefbrug op tijd certificeren →

2

In deze uitgave: directeuren RDW, BOVAG en IBKI over APK Keurmeester →

Nieuwe
Toezichtbeleids-
brief 2010 →

2

Remtest-
bank verplicht
meetmiddel
APK 2 →

3

50^{ste} APK
Keurmeester →

4

Drie
etages
historische
auto's →

10

Op de foto: keurmeester Famke Bronsema → 2 Wat gaat er in 2011 veranderen? → 8

Test uw kennis → 14 Keuren autobussen: alléén bij de RDW! → 16



Op de foto: Famke Bronsema

'Geweldig, werken aan die grote vrachtwagens'

Eigenlijk wist Famke Bronsema (25) als meisje al dat ze later iets met haar handen wilde gaan doen. "Kapster of achter de computer ging het dus niet worden." Als 17-jarige werd Famke als thinkBIG-ambassadeur benoemd om jongeren te enthousiasmeren voor werken in de truckbranche. "Vind ik geweldig, werken aan die grote vrachtwagens." Nu is de Rotterdamse 1e monteur en APK-keurmeester bij Skoda dealer Swarttouw in Barendrecht waar Famke vrijwel iedere dag één of meer auto's keurt. En dat doet ze goed, want de APK-steekproefcontroleur heeft haar nog nooit op een fout kunnen betrappen!

Nieuwe Toezichtbeleidsbrief 2010 van kracht op 1 september 2010

Met ingang van 1 september 2010 is de vernieuwde Toezichtbeleidsbrief Erkenninghouders RDW en de bijlage Keurmeesters APK van kracht. Hiermee is de Toezichtbeleidsbrief van 1 juni 2008 komen te vervallen en kan hier geen beroep meer op gedaan worden.

Waarom een vernieuwde versie?

In verband met de invoering van het nieuwe Besluit voertuigen, de Regeling voertuigen en de Regeling erkenningen en keuringsbevoegdheid APK is de juridische grondslag, namelijk de Erkenningsregeling APK, gewijzigd. Verder zijn o.a. de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Meervoudige overtreding
- Correctie overtredingen en bijbehorende sanctieschema

De Toezichtbeleidsbrief is een zwaarwegend naslagwerk voor u als Erkenninghouder en/of als APK-keurmeester. Wij raden u aan om de inhoud van deze vernieuwde versie goed door te lezen. U kunt deze vinden op www.rdw.nl. Na 1 september 2010 kunt u zich niet meer met succes beroepen op de onbekendheid met de nieuwe Toezichtbeleidsbrief van de RDW.

Hefbrug op tijd certificeren

Vanaf 1 januari 2010 moeten hefinrichtingen ieder jaar gecontroleerd en gecertificeerd worden. We zijn driekwart jaar verder en inmiddels beschikt vrijwel iedere erkenninghouder over één of meer hefbruggen die correct gecertificeerd zijn.

Omdat veel erkenninghouders al ruim voor de invoeringsdatum van 1 januari 2010 hefbruggen gecertificeerd hebben, begint nu de periode aan te breken dat deze hefinrichtingen opnieuw gecontroleerd en gecertificeerd moeten worden. Voor bedrijven die een onderhoudscontract hebben afgesloten waarin de jaarlijkse controle en certificering is opgenomen vormt dat natuurlijk geen probleem, mits de controle ook daadwerkelijk tijdig uitgevoerd wordt. De erkenninghouder is en blijft hiervoor namelijk zelf verantwoordelijk. Het is dus zaak om ruim op tijd contact op te nemen met de leverancier of het certificeringbedrijf.

Wat gebeurt er wanneer de RDW-steekproefcontroleur een steekproef moet uitvoeren op een hefinrichting die niet gecertificeerd is of waarvan de certificering is verlopen?

In dat geval heeft de steekproefcontroleur de opdracht om de steekproef niet uit te voeren en kan er een sanctie worden opgelegd.



Remtestbank verplicht meetmiddel APK 2

Sinds 1 mei 2010 is het voor een aanvrager van een nieuwe APK 2-erkenning, voorgeschreven om een rollenremtestbank of platenremtestbank (een tweeplaats- of vierplaatsremtestbank) te bezitten.

Voor APK 2-erkenninghouders die voor 1 mei 2010 al in het bezit waren van een APK 2-erkenning, geldt een overgangstermijn. Maar vanaf 1 mei 2014 moeten ook zij in het bezit zijn van een remtestbank. Het is dus belangrijk dat de APK 2-erkenninghouders, die nog niet in het bezit zijn van een remtestbank, de komende jaren met hun investerings-, bouw- en verbouwplannen rekening houden met de aanschafplicht van een remtestbank.

Aangezien de meetmiddelen, en daar valt een remtestbank onder, deel uit maken van de erkenning, geldt de verplichting van een "eigen" remtestbank ook voor houders van een mobiele erkenning. Zij mogen dus geen gebruik maken van een remtestbank die aanwezig is op een locatie waar de keuring wordt uitgevoerd.

Het gebruik van een elektronische, zelfregistrerende remvertragsmeter is voor APK 2-erkenninghouders die een remtestbank bezitten, alleen toegestaan als een voertuig vanwege voertuigtechnische redenen geen gebruik kan maken van deze remtestbank.

De verplichting om een remtestbank te hebben is het resultaat van het overleg met de werkgroep Gebruiksnormen van de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK). Het doel daarachter is om het verschil in beoordeling tussen de toegestane meetmiddelen kleiner te maken. Daarnaast speelt het een rol dat bij een remproef op de weg er een grotere kans bestaat op een ongeval, vooral bij slechte weersomstandigheden.



‘De keurmeester is onze bondgenoot voor een veiliger verkeer en schoner milieu’

Johan Hakkenberg
Algemeen directeur RDW

Wanneer ik het APK Keurmeester magazine doorlees, dan valt het me steeds meer op hoe zeer het accent bij belangrijke beslissingen op het eigen oordeel van de keurmeester wordt gelegd. Aan de ene kant zorgt dat voor meer verantwoordelijkheid op de schouders van de keurmeester, anderzijds wijst dat op nieuwe, veel minder starre, regelgeving die veel meer op de dagelijkse praktijk afgestemd is. De keurmeesters zijn dan ook onze bondgenoten voor een veiliger verkeer en schoner milieu. Het is daarbij aan de RDW om de keurmeesters ook in staat te stellen hun werk zo optimaal en efficiënt mogelijk uit te voeren. We mogen daarbij samen trots zijn op de manier waarop de APK in Nederland plaats vindt. Niet voor niets wordt er vanuit het buitenland vaak, en dat mag ik best zo zeggen, met enige jaloezie, naar ons keurings-systeem gekeken. Door de APK samen te laten vallen met regulier onderhoud, besparen we de burger de extra gang naar een apart keuringsstation. Dat houdt dus mede de door de politiek gewenste lastenverlichting in. Natuurlijk is de APK belangrijk voor de RDW. Vandaar ook dat de modernisering ervan veel aandacht krijgt. Vorig jaar is daar de eerste aanzet toe gegeven met onder meer minder regelgeving. Zo is het is niet meer nodig om de kenteken-papieren te tonen, maar ook het invoeren van controle op de

bandenspanning of het printen op blanco papier, het zijn allemaal vernieuwingen die de APK op een hoger plan brengen. Maar we zijn er nog niet. In het tussenadvies Modernisering APK 2.0 dat we aan de minister hebben gestuurd komen ook zaken als controle op olie lekkage, certificering van koplampstapparatuur, het gebruik van EOBD voor emissies en de controle op geluidsproductie aan de orde. Heldere, directe communicatie over deze APK gerelateerde zaken aan de keurmeesters is daarbij van groot belang. Samen met de BOVAG en IBKI doen we dat, onder meer, met onze gezamenlijke uitgave APK Keurmeester. En de tijd gaat snel, want u heeft inmiddels al weer het vijftigste nummer onder ogen. Waaruit blijkt dat het magazine door u als keurmeester graag gelezen wordt. Deze speciale jubileumuitgave heeft dan ook een extra feestelijk tintje mee gekregen, waar ik graag mijn felicitaties aan toevoeg!



6 Hoe zit dat?

Vraag auto met alcoholslot

Ik krijg een auto voor de APK aangeboden die uitgevoerd is met een 'alcoholslot'. Hoe moet ik hiermee omgaan?

Antwoord

Degene die het voertuig aanbiedt moet er voor zorgen dat de keuring ook uitgevoerd kan worden. Wanneer er een alcoholslot in de auto gemonteerd is, is automatisch de startblokkering in werking die pas opgeheven wordt wanneer het alcoholslot na een blaastest een positief resultaat geeft. Wanneer u een voertuig met alcoholslot aangeboden krijgt zijn er twee mogelijkheden:

1. De klant geeft de keurmeester toestemming om zelf te blazen, waarna bij een positieve uitslag het voertuig verplaatst kan worden.

De volgende methode heeft echter de voorkeur van de RDW:

2. De klant vraagt bij de leverancier van het alcoholslot een zgn. "overbruggingscode" aan. Deze code wordt per fax of telefonisch aan de keurmeester bekend gemaakt, waarmee de startblokkering wordt opgeheven. Na de keuring moet de code weer door de keurmeester beëindigd worden. Gebeurt dit niet, dan zal het alcoholslot zich automatisch na een bepaalde tijd weer inschakelen.



Vraag autogordels

Ik krijg een voertuig voor de keuring aangeboden met een autogordel die langer is gemaakt. Er is een stuk autogordel tussen gezet. Het stikwerk is deugdelijk uitgevoerd. Mag ik het voertuig goedkeuren?

Antwoord;

Nee, u moet het voertuig afkeuren. Het is namelijk niet toegestaan om een autogordel te repareren, in te korten of te verlengen. Dit geldt ook wanneer het stikwerk, of iedere andere manier van verbinden, deugdelijk uitgevoerd is. De basis voor afkeur vindt u in artikel 5.*47 van de Keuringseisen. Hier staat onder meer dat autogordels "niet mogen zijn beschadigd".

‘APK-examens: makkelijker moeten we het niet maken’

Een APK-systeem om trots op te zijn

We kennen in Nederland een bijzonder systeem van APK: officiële keuringen vinden plaats in duizenden private garagebedrijven. Vanuit het buitenland wordt daar in eerste instantie vaak kritisch op gereageerd: hoe zorg je er voor dat al die bedrijven de keuringen op dezelfde manier doen?

Wie zich er in verdiept, ziet een knap systeem:

Je wordt in Nederland niet zomaar keurmeester en ook na het behalen van het diploma toon je elke twee jaar je deskundigheid aan tijdens het examen APK-bevoegdheidsverlenging. Keurmeesters houden hun kennis goed op peil met periodieke trainingen, door de informatie-avonden van de RDW en natuurlijk door APK Keurmeester te lezen.

De RDW kijkt steekproefsgewijs of keuringen goed verlopen. Bij elkaar maakt dat het mogelijk om de APK in de garagebedrijven te blijven uitvoeren. Goed voor de branche én – zoals Johan Hakkenberg terecht opmerkt – goed voor de consument die betrouwbaar, efficiënt en tegen lage kosten zijn auto kan laten keuren én waar nodig onderhouden.

Keurmeester onderscheidt zich

Als je de personeelsadvertenties leest, wordt één ding wel duidelijk: met het APK-diploma op zak, heb je als monteur veel meer keus. Dat maakt ook wel duidelijk waarom kandidaat-keurmeesters na hard leren en intensief trainen behoorlijk boos en teleurgesteld kunnen zijn wanneer ze hun examen niet halen. Toch is het belangrijk dat alleen mensen met voldoende kennis en ervaring keurmeester worden. Ook dát is onderdeel van het knappe APK-systeem in Nederland. Voor u – de lezer van APK Keurmeester – is dat natuurlijk wel duidelijk. U bent al APK-keurmeester en heeft er geen behoefte aan dat Jan en Alleman uw vak in gevaar brengen.

Belang van deskundige keurmeester neemt toe

De modernisering van de APK legt een grotere verantwoordelijkheid bij de keurmeester. De regels worden niet meer allemaal tot achter de komma uitgewerkt. We doen steeds meer een beroep op de deskundigheid en het beoordelingsvermogen van de keurmeester. Dat zult u geleidelijk aan ook gaan ervaren bij de APK-examens.

Bij al die ontwikkelingen blijft het blad APK Keurmeester wat ons betreft een centrale rol spelen. Daarmee informeren we u in begrijpelijke taal over wijzigingen, ervaringen uit de praktijk en tips. En zo maken we het voor u makkelijker om uw bijdrage te leveren aan een schoon en veilig wagenpark.



Jim Schouten, directeur examens IBKI

8 Wijzigingen APK-regelgeving

Wat gaat er in 2011 veranderen?

Het lijkt nu nog misschien ver weg, maar met ingang van 1 januari 2011 zullen er enkele wijzigingen in de APK-regelgeving van kracht gaan worden. We geven daarvan hier al de hoofdlijnen weer, in het laatste nummer van dit jaar zullen we dieper ingaan op alle wijzigingen.

Banden profieldiepte

Nederland is één van de weinige landen in Europa waar geen eis wordt gesteld aan de minimum profieldiepte van banden van voertuigen met een maximum massa van meer dan 3500 kg. Ondermeer om deze reden wordt artikel 5*.27 van de Keuringseisen gewijzigd en zal er vanaf 1 januari 2011 ook bij voertuigen met een maximum massa van meer dan 3500 kg, gecontroleerd moeten worden of de profieldiepte ten minste 1,6 mm bedraagt. Natuurlijk zullen ook de erkenningseisen worden aangepast.

De te gebruiken meetmethode is dezelfde zoals die bij de APK 2 gehanteerd wordt: er zal in de hoofdgroeven over de gehele omtrek van het loopvlak gemeten worden. Voor alle duidelijkheid geven we hier de definities van "loopvlak" en "hoofdgroeven".

Loopvlak:

Deel van de band dat gemeten symmetrisch ten opzichte van het midden, 50 mm minder bedraagt dan de breedte in de maataanduiding van de band.

Hoofdgroeven:

Brede groeven in het middelste gedeelte van het loopvlak van een band, welk gedeelte ongeveer 75% van de breedte van het loopvlak inneemt.

Kilometerstand bij afkeurmelding

Wanneer er tijdens een APK-keuring afkeerpunten aan het licht komen, zult u na het uitvoeren van de complete APK-keuring het resultaat moeten melden. In het verleden was het niet verplicht om bij een afkeurmelding de afgelezen kilometerstand in te voeren. Met ingang van 1 januari 2011 zal dit een verplicht onderdeel worden bij de afmeld-procedure van een afkeurmelding.



‘Trots op het vakmanschap van de keurmeesters’

Per jaar 6,5 miljoen APK's. 6,5 miljoen deskundige inspecties met als doel het verkeer zo veilig en ook schoon mogelijk te houden. Zelden is de slechte staat van een auto nu nog oorzaak van een ongeval: het Nederlandse wagenpark behoort tot de best onderhouden en meest veilige van Europa. Wat een enorme winst is er maatschappelijk geboekt met de APK!

Het zijn de APK-keurmeesters die er voor zorgen dat het wagenpark in Nederland veilig is. Het vak van keurmeester is een moeilijk vak. Het gaat om beoordelingen van de technische staat van een auto. En dat is lang niet altijd op het eerste oog goed te beoordelen. Oefening, ervaring en vooral up-to-date blijven zijn dan ook van groot belang voor de keurmeester. Daarom wordt er veel bijgeschoold en veel voorlichting verstrekt door de RDW. Maar de RDW doet meer. Denk aan het toezicht op een stringente en correcte uitvoering van de APK. Het blijft iedere keer weer een spannend moment voor een keurmeester als er een steekproef valt op de door hem of haar gekeurde auto.



Vrijwel altijd gaat het goed. En als het niet goed gaat dan is er een stevig sanctie-systeem. Dat houdt de branche scherp, de APK effectief en het zorgt ook voor maatschappelijk draagvlak voor de APK.

Tegelijkertijd staat de APK zelf ook niet stil. Dat kan ook niet anders: er is veel maatschappelijke en politieke aandacht voor de keuring. Periodiek stellen we vast of de APK nog bij de tijd is en worden er ook veranderingen aangebracht. Auto's veranderen, technieken vernieuwen en verbeteren. Dan is het ook logisch de APK bij de tijd te houden en aan te passen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, RDW, BOVAG, ANWB, RAI Vereniging en andere organisaties werken nauw samen bij de vormgeving en vernieuwingen van de APK. Want de APK mag niet onderschat worden: veranderingen moeten verbeteringen zijn. Verlagen van de frequentie of versoepelen van de controlepunten vinden we geen goed idee. Moderniseren en toevoegen van bijvoorbeeld milieu-eisen wel. Daar maken wij ons hard voor. Nu en in de toekomst.

BOVAG is trots op het vakmanschap van de keurmeesters en op hun bijdrage aan veilig en schoon verkeer in Nederland.



Koos Burgman,
algemeen directeur BOVAG

1

Lezersaanbieding

0

Drie etages historische auto's

Een van 's werelds grootste collecties historische automobielen is te zien in het nieuwe Louwman Museum in Den Haag. Het museum omvat de particuliere collectie van de Nederlandse auto-importeur Evert Louwman. Het museum wil een zo helder en boeiend mogelijk beeld geven van de ontwikkeling van de auto sinds 1886 – toen de eerste auto werd gebouwd. Er zijn daarom zowel pionierauto's uit het einde van de negentiende eeuw te vinden als raceauto's, sportwagens en luxe limousines. In het Louwman Museum verkeren vrijwel alle voertuigen in hun oorspronkelijke en vaak ongerestaureerde staat. Zo is de op één na oudste auto ter wereld – een De Dion Bouton & Trépardoux uit 1887 nog met gebruikssporen te zien. De collectie bevat verder onder meer bubble cars, steam cars, elektrische auto's en historische racers van onder meer legende Tazio Nuvolari.



Het Louwman Museum is ontworpen door de Amerikaanse architect Michael Graves

Vermeldenswaard zijn ook de excentrieke Swan Car uit 1910, een hybride Woods uit 1917, de Jaguar D-type 1957 Le Mans-winnaar en de originele Aston Martin DB5 van James Bond. Ook het Nederlandse erfgoed is vertegenwoordigd. Het Louwman Museum heeft de grootste collectie Spykers wereldwijd, maar toont ook de laatst overgebleven Eysink uit Amersfoort en een DAF 600 prototype uit 1957. Daarnaast omvat de collectie ook andere auto's met een Nederlandse historie, zoals de Ferrari van ZKH Prins Bernhard en de oranje race-Porsche van jonkheer Carel Godin de Beaufort.

Meer info op www.louwmanmuseum.nl



De heer Evert Louwman bij een deel van de collectie

Wilt u het Louwman Museum bezoeken?

APK keurmeesters kunnen tegen een gereduceerd tarief naar het Louwman Museum in Den Haag. Op vertoon van uw bevoegdheidspas betaalt u dan geen 13,50 euro maar 11 euro per persoon. Deze aanbieding is gedurende de gehele maand november geldig, is niet geldig in combinatie met andere kortingen, is niet in te wisselen voor geld en geldt voor maximaal 2 personen per bevoegdheidspas.



1
1



1

2



‘We geven antwoorden op tienduizenden vragen per jaar!’

Josephine Hegi, manager Kennis & Informatie Technische Vragen

De uitvoering van de APK is lang niet altijd eenvoudig. Dat blijkt wel uit het enorme aantal vragen dat dagelijks bij de Helpdesk verwerkt wordt. Soms zijn de antwoorden snel gegeven en soms is overleg nodig om tot het juiste antwoord te komen.

Josephine Hegi, manager Kennis & Informatie Technische Vragen, stuurt hiervoor de technische mannen aan, vijf vaste medewerkers en een aantal poolmedewerkers die minimaal één dag per week achter de telefoon zitten. Stuk voor stuk technisch medewerkers en steekproefcontroleurs, waarbij de poolmedewerkers allemaal werkzaam zijn bij een RDW keuringsstation. Josephine: “Dat betekent dat de keurmeester die naar ons belt, er van verzekerd kan zijn dat hij iemand aan de lijn krijgt met een uitgebreide praktijkervaring en -kennis. Daarnaast maakt ook een telefoontraining deel uit van de interne opleiding. Zo zijn de medewerkers heel bedreven om razendsnel de nodige relevante informatie te vinden in alle regelgeving die bij de APK nu eenmaal van toepassing is”.

Sneller contact

“Uit een klanttevredenheidonderzoek is naar voren gekomen dat de voormalige technische helpdesk en met name de wachttijd daar verbeterd kan worden”, vertelt Josephine. “Om dit te realiseren is het telefoonmenu om de technisch medewerker te bereiken aangepast. Wanneer je nu 0900 9739 belt en kiest voor APK keurmeester, dan word je direct doorverbonden met een technisch medewerker. Dit scheelt een tussenstop met een medewerker van Klantenservice. De APK keurmeester kan gelijk zijn vraag stellen”.

Kwaliteit

“Om de kwaliteit van de antwoorden te waarborgen, willen we eind van dit jaar gebruik gaan maken van een Quality Monitoring systeem. Hierbij is het mogelijk om gesprekken terug te luisteren en daar lering uit te trekken. Goed kunnen luisteren is ook in deze tijd van internet en mailverkeer enorm belangrijk. Het nadeel van vragen die per mail gesteld worden, is dat ieder antwoord vaak een nieuwe vraag oplevert. Dat is in een telefoongesprek veel efficiënter. Wij moeten heel snel kunnen inspelen op actuele zaken. Na iedere uitgave van de APK Keurmeester bijvoorbeeld komen er meer vragen dan gemiddeld binnen. Ook de invoering van de nieuwe Regeling voertuigen of het begin van de vakantieperiode zorgt direct voor meer drukte. En nee, dat is voor ons geen probleem, omdat we ons daar al van te voren op instellen”.

Helderheid is belangrijk, vertelt Josephine. “Het is onze taak om eenduidige, heldere antwoorden te geven. Maar we hebben het voertuig waar het om gaat niet voor onze neus, dus gaan we uit van hetgeen de vragensteller ons voorlegt. Het is verantwoordelijk werk dat in veel gevallen rechtstreeks gekoppeld is aan de veiligheid en het milieu. Daarom zijn we ook niet bang om een tijdelijk antwoord te geven en intern verder af te stemmen om tot het definitieve antwoord te komen”. Is de afdeling Kennis & Informatie Technische Vragen nu uitgeleerd? Josephine lacht: “Nee, zeker niet! Het is fantastisch werk, maar iedere dag weer leren we ook zelf bij. In de komende jaren zullen we zeker nog verder professionaliseren. Nog efficiënter en resultaatgerichter om de keurmeesters optimaal bij hun werk en vooral de vragen die ze daarover hebben te ondersteunen”.

1 Test uw kennis

4

APK Keurmeester informeert u sinds juni 1998 over de APK. In het blad komen wijzigingen in de regelgeving, ervaringen uit de praktijk en tips aan bod.

In de afgelopen 50 nummers zijn tal van onderwerpen de revue gepasseerd. In deze quiz testen wij uw kennis over de APK én APK Keurmeester. Voor wie alle nummers netjes bewaard heeft, zoals de redactie u al in '98 adviseerde, is het beantwoorden van de vragen een peulenschil!

APK Keurmeester werd in 1998 opnieuw uitgegeven als onderdeel van een aantal verbeterpunten in de APK. Aanleiding voor de verbeterpunten waren kamervragen over een televisieprogramma waarin werd gesuggereerd dat er bij garagebedrijven nogal wat verschillen bestonden in de uitvoering van de APK. De verbeterpunten moesten het toezicht op en de uitvoering van de APK verbeteren en de consument een kwalitatief goede APK bieden.

1. Hoeveel verbeterpunten werden er ingevoerd?

Er waren 10 APK-verbeterpunten.

Onderdeel van de APK-verbeterpunten was een cusum-systeem voor keurmeesters. Van iedere keurmeester afzonderlijk wordt sindsdien bijgehouden hoe hij de keuringen uitvoert. Het systeem werd ingevoerd op 1 maart 2000. Er was sprake van een gewenningsperiode.

2. Vanaf welke datum werd er echt gekeken naar de cusumstand?

Vanaf 1 juni 2000 wordt het mensens. Iedere keurmeester wordt vanaf dan persoonlijk beoordeeld op zijn APK-resultaten.

3. Met welke steekproefcontroleur ging APK Keurmeester in december 2002 een dagje op pad?

Bennie Geerds, nu werkzaam bij het RDW keuringstation Almelo als technisch medewerker licht/zwaar.

De APK-verbeterpunten worden ingevoerd per 1 maart 2000. Op 25 mei 2004 werd door de Tweede Kamer gedebatteerd over het evaluatierapport van die verbeterpunten. Conclusie: Burger en politiek hebben een groot vertrouwen in de APK. In de aanloop naar het debat start de ANWB een discussie over de keuringsfrequentie. De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat ziet echter geen aanleiding om de keuringsfrequentie aan te passen.

4. Wie was er in 2004 minister van Verkeer en Waterstaat?

Carla Peijs.

1

5

In 2006 is het 25 jaar geleden dat de APK werd ingevoerd. Reden om de vormgeving van het blad APK Keurmeester te moderniseren. Nieuw is het gebruik van de kleuren uit de RDW huisstijl en het gebruik van een nieuw lettertype. De artikelen krijgen een heldere en strakke vormgeving. Op het omslag komt ieder nummer een foto van een keurmeester. In APK Keurmeester 32 staat een interview met Tonny Harmsen, een keurmeester die werkt bij de eerste APK-erkenninghouder.

5. Welk bedrijf was de eerste APK-erkenninghouder in Nederland?

Rekos uit Almelo.

Per 1 januari 2008 wordt de APK-frequentie voor personenauto's die nieuw zijn toegelaten na 1 januari 2005 aangepast. APK Keurmeester schrijft er uitgebreid over.

6. In welk nummer staan alle APK-frequenties keurig op een rij?

In nummer 39

In 2008 wordt er een adviesrapport aan de minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden over de modernisering van de APK. Veiligheid en milieu zijn daarbij belangrijke aandachtspunten. In APK Keurmeester nummer 42 een gesprek met Roderick de Roo, projectleider.

7. Wat gaat er volgens De Roo zeker een rol spelen in de adviezen aan de minister?

OBD, On Board Diagnostics.

Per 1 mei 2009 wordt de nieuwe Regeling Voertuigen van kracht. Henk Bussink van de RDW zegt hierover in APK-keurmeester: "Er wordt meer gevraagd van het technisch inzicht van de keurmeester". Er verschijnt een speciale bijlage waarin de nieuwe eisen worden toegelicht. Ook organiseert de RDW voorlichtingsavonden om keurmeesters voor te bereiden op de nieuwe keuringseisen.

8. Tijdens de informatieavonden werd een primeur gepresenteerd. Welke?

De interactieve Informatiemodule, beschikbaar via www.rdw.nl

Per 1 maart 2010 is de lijst met reparatie en afkeerpunten volledig herzien. De vertrouwde driecijferige coderingen zijn per 1 maart 2010 vervangen door nieuwe codes met 1 letter en 2 cijfers.

9. Twee codes zijn uitsluitend bedoeld voor de RDW. Welke zijn dit?

N07 Aanvullende eisen (auto)bussen en N08 Aanvullende eisen ADR-voertuigen.

In het 50e nummer van APK Keurmeester worden veranderingen voor 2011 aangekondigd. Er gaat iets veranderen in de eisen voor de banden profieldiepte van voertuigen met een maximummassa van meer dan 3500 kg.

10. Wat is een van de redenen dat dit gaat veranderen?

Dit gebeurt o.a. omdat Nederland een van de weinige landen is waar nog geen eisen gesteld worden aan de banden profieldiepte van dergelijke voertuigen.

1

Keuren autobussen: alléén bij de RDW!

6

Het komt nog steeds voor dat erkenninghouders autobussen keuren en afmelden voor de APK. Het gaat hier om voertuigen die volgens de inrichtingsomschrijving in het kentekenregister als bus, autobus of voor vervoer van personen zijn aangemerkt. Deze groep voertuigen moet echter áltijd bij de RDW worden gekeurd. Dit is geregeld in de Wegenverkeerswet artikel 83. In de regelgeving APK kunt u dit nalezen onder tabblad Algemeen, 2. keuringsbevoegdheid.

Wanneer een erkenninghouder voertuigen uit deze groep toch goedkeurt, dan wordt de goedkeuring automatisch ingetrokken. De eigenaar/houder van deze voertuigen is er overigens zelf verantwoordelijk voor dat deze voertuigen bij de RDW ter keuring worden aangeboden.



Plaats identificatienummer	184 kW	
TEGEN VOORSTE BALK IN LUIK	Milieu classific.	
V. VOORAS	EURO 2	
Naam fabrikant	Wielbasis	
MERCEDES-BENZ (D)	588 cm	
Inrichting	Breedte	
BUS	250 cm	
G. Massa rijklaar	Massa ledig voertuig	Lengte
-	10070 kg	1158 cm
F.1. Technische	F.2. Toegestane	Laadvermogen
maximum massa	maximum massa	-
18000 kg	18000 kg	-
Maximum last as (asnummer):		
6600 kg (1)	11500 kg (2)	



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

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

Verhuisd? Laat het ons weten!

Tijdens de verzending van de nieuwe Toezichtbeleidsbrief aan alle keurmeesters APK is gebleken dat een substantieel aantal keurmeesters is verhuisd maar dat zij hun adresgegevens niet gewijzigd hebben in het systeem van de RDW. Hierdoor is de aan hen verzonden post retour gekomen bij de RDW. Het is van belang dat u uw adresgegevens aanpast in het systeem zodra u verhuisd bent. Anders ontvangt u niet alle noodzakelijke informatie die de RDW aan u verstuurt.

U kunt uw adresgegevens aanpassen zodra u ingelogd bent bij de RDW, via uw provider.

Colofon



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

Fotografie **RDW, Rein van der Zee, Annet Delfgaauw**,
 Design **ping-pong Design**

Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Voor de precieze keuringseisen verwijzen wij u naar de Regelgeving APK.

APK-keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:

