

1 Kentekensbewijs

2 CD-kenteken

Ik krijg een auto voor de APK 2 aangeboden met een CD-kenteken. Heb ik nu wel het originele kentekensbewijs bij de keuring nodig?

Antwoord

Ja. Voordat u aan een keuring begint, moet eerst het kentekenregister geraadpleegd worden. Bij voertuigen met een GN-, BN-, CD-, CDJ- of ZZ-kenteken zult u het kentekensbewijs moeten gebruiken omdat er geen of een minimaal aantal gegevens vermeld staan in het kentekenregister. Daarom moet in dit geval het originele kentekensbewijs aanwezig zijn.

Taxibijlage

Wanneer moet er voor de APK een bijlage bij het kentekensbewijs van een taxi aanwezig zijn?

Antwoord

Wanneer u een taxi voor de keuring aangeboden krijgt, is het mogelijk dat er een bijlage aanwezig dient te zijn. De verplichte aanwezigheid hiervan kunt u herkennen aan de tekst: 'Taxi, zie bijlage' of 'OV-auto, zie bijlage' bij bijzonderheden in het raadpleegscherm. In beide gevallen moet de originele bijlage aanwezig zijn bij de uitvoering van de APK. De originele bijlage kunt u herkennen aan het zogenaamde droogstempel dat verdiept is aangebracht in de bijlage. Een voorbeeld van een bijlage kunt u vinden op de laatste pagina van de 'Aanvullende eisen taxi's' die staan vermeld bij de afdeling personenauto's.



Dit droogstempel moet in de bijlage staan



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**

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:



EXAMINERING EN
CERTIFICERING VOOR DE
MOBILITEITSBRANCHE

APK keurmeester

Dit is een uitgave van de RDW

Nummer 55 → december 2011

Wijzigingen in APK 1 en APK 2

Het 'waarom' achter APK wijzigingen →

Wijzigingen 5
APK 1 en
APK 2 →

APK-
rapport → 8

Registratie meetmiddelen (RME) vervangt ijkcertificaat →

Onderzoek 10
informatie-
voorziening
APK →

Kenteken-
bewijs → 12

Op de foto: keurmeester Laura van Hal → 2 Veranderingen per 1 april 2012 → 2

CD-kenteken → 12 Taxibijlage → 12

2



Op de foto:
Laura
van Hal

“Ik ben direct na school gaan werken”

Met haar 21 jaar is Laura van Hal één van de jongste keurmeesters, maar ze heeft al wel zes jaar praktijkervaring als automonteur. “Ik ben direct na school gaan werken. Inmiddels heb ik aan vrijwel alle merken gesleuteld, van Renault tot Mercedes. Nu werk ik met veel plezier als eerste monteur bij Autobedrijf Braber in Ede. Wij zijn merkdealer van Kia, Mitsubishi en Daihatsu, maar ook andere merken zijn welkom. Er werken hier twaalf monteurs, waarvan ik en vijf anderen ook keurmeester zijn.” En, al een steekproef gehad? Laura schiet in de lach: “Ik ben in juli geslaagd en direct op de eerste dag, bij mijn allereerste afmelding, viel er een steekproef op! Maar die was prima in orde.”

Sinds kort werkt Laura niet meer bij Autobedrijf Braber. Ze blijft wel actief als APK-keurmeester.

Oproep

Keurt u regelmatig bijzondere voertuigen én vindt u het leuk om hierover te vertellen? Neem dan contact op met de redactie van APK-keurmeester (zie colofon). In maart beginnen we met een nieuwe reeks. Keurmeesters (APK 1 en APK 2) komen aan het woord over hun vak en de voertuigen die ze keuren. De keurmeester en het voertuig komen samen op de voorkant van APK-keurmeester.



Veranderingen per 1 april 2012

De APK blijft in beweging. Per 1 april 2012 gaat er weer het één en ander veranderen. Er komen eisen bij, andere worden aangescherpt of komen juist te vervallen. Dit nummer van APK-keurmeester gaat in op de meest opvallende veranderingen.

LET OP: Vanaf 1 april 2012 moet u volgens de nieuwe eisen keuren, niet eerder.

Handboek APK-regelgeving

Het Handboek APK-regelgeving wordt aangepast. De RDW verstuurt de aanpassing rond 20 maart naar Keuringsinstanties en abonnees. Gebruik het nieuwe handboek APK-regelgeving of de digitale versie daarvan ook pas vanaf 1 april 2012. De digitale versie van het handboek verschijnt niet op CD-rom maar is te downloaden vanaf de RDW site.

Het 'waarom' achter APK wijzigingen

Op 1 april 2012 worden de APK-regels op verschillende onderdelen gewijzigd. Waarom is dit nodig en wat zijn de achtergronden daarbij?

Er bestaan daarvoor twee redenen. Ten eerste het project Modernisering APK 2.0 en ten tweede de Europese regels die bekend staan als APK Richtlijn 2010/48/EU.

De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, Camiel Eurlings, heeft in 2008 formeel opdracht gegeven de APK te moderniseren. Samen met een groot aantal partijen die met de APK te maken hebben, heeft de RDW dit project opgepakt en opgesplitst in twee fasen. Modernisering APK 1.0 werd afgesloten met de wijzigingen die op 1 mei 2009 van kracht werden. Het vervolg hierop, modernisering APK 2.0, wordt afgesloten met de wijzigingen die dus op 1 april 2012 worden ingevoerd. Minder bekend is dat er al sinds 1996 een Europese APK Richtlijn bestaat die voorschrijft dat er in alle lidstaten van Europa een APK moet zijn. Deze richtlijn schrijft voor welke voertuigensoorten tenminste gekeurd moeten worden, hoe vaak dat minimaal gedaan moet worden (de frequentie) en welke onderdelen bij de keuring in ieder geval beoordeeld moeten worden. In 2012 wordt deze bestaande richtlijn vervangen door de nieuwe Europese APK Richtlijn 2010/48/EU. Een voorbeeld van één van de wijzigingen in deze richtlijn is dat de vereiste minimale remvertraging voor voertuigen hoger wordt.



Wijzigingen in APK-1 en 2

Extra achteruitrijlichten aan de zijkant van een bedrijfsauto of aanhangwagen

Naast de verplichte achteruitrijlichten mogen er ook extra achteruitrijlichten zijn gemonteerd. Nu mogen alleen bij bedrijfsauto's en aanhangwagens die langer zijn dan 6 meter, deze extra achteruitrijlichten ook aan de zijkant zijn gemonteerd. Vanaf 1 april 2012 is dit ook toegestaan bij bedrijfsauto's en aanhangwagens die korter zijn dan 6 meter.



Olielekkage wordt een reparatieadviespunt

Sinds 1 mei 2009 kennen we de reparatieadviespunten. Tot nu toe had een dergelijk reparatieadvies alleen betrekking op airbags en op gordelspanssystemen. Vanaf 1 april 2012 moet een dergelijk reparatieadvies ook op het keuringsrapport worden aangegeven wanneer er sprake is van overmatige olie lekkage (dus geen afkeur). Dit heeft betrekking op alle vormen van olie lekkage die nu nog niet in de keuringseisen genoemd worden, zoals overmatige olie lekkage van de motor, versnellingsbak, differentieel en dergelijken.



Controlelampje grootlicht, richtingaanwijzers en mistvoorlichten

De werking van het controlelampje voor het mistachterlicht moet al langer gecontroleerd worden. Vanaf 1 april 2012 komen er bij de APK-keuring de controle van een aantal controlelampjes voor de verlichting bij. Dit zijn:

- Het controlelampje dat aangeeft dat het grootlicht is ingeschakeld.
- Het controlelampje dat aangeeft dat de richtingaanwijzers/ alarmlichten zijn ingeschakeld. (Overigens mag dit ook een hoorbaar signaal zijn waardoor te horen is dat de richtingaanwijzers zijn ingeschakeld).
- Wanneer de mistlichten aan de voorzijde werken, moet een controlelampje aangeven dat deze zijn ingeschakeld.



3

Controle koplampreinigingsinstallatie bij gasontladingslichten (xenonlichten) vervalt

De eis dat er een reinigingsinstallatie aanwezig moet zijn bij gasontladingslichten (xenonlichten) vervalt per 1 april 2012. Meestal is een dergelijke reinigingsinstallatie uitgevoerd als sproei-installatie. Waarom hoeft dit niet meer bij de APK gecontroleerd te worden? Bij de typekeuring is een koplampreinigingsinstallatie alleen verplicht als de sterkte (lichtopbrengst) van de dimlichten boven een bepaalde waarde ligt. Alleen wanneer de sterkte van het licht meer bedraagt dan 2000 lumen moet er een koplampreinigingsinstallatie aanwezig zijn. Bij een APK kunt u deze lichtsterkte niet vaststellen omdat de daarvoor noodzakelijke, gespecialiseerde apparatuur niet is voorgescreven. Vandaar dat deze eis vervalt.



Onderdelen elektrische aandrijflijn

Steeds vaker krijgen we bij de APK te maken met hybride elektrische of elektrische voertuigen. Aan de onderdelen van de aandrijflijn van deze voertuigen worden vanaf 1 april 2012 de volgende eisen gesteld:

De onderdelen:

- moeten deugdelijk zijn
- moeten deugdelijk zijn bevestigd
- mogen niet zijn beschadigd
- mogen geen lekkage vertonen
- moeten goed zijn afgeschermd, met uitzondering van de kabelset
- moeten goed zijn geïsoleerd

Onderdelen van de aandrijflijn van deze voertuigen omvatten alle onderdelen die te maken hebben met de elektrische aandrijving. Dus vanaf de hoogspanningsbatterij tot en met de elektromotor.



Eis minimale remvertraging wordt verhoogd

De eisen bij een APK voor de minimale remvertraging worden verhoogd. Voor voertuigen in gebruik genomen na 31 december 2011 geldt de volgende minimale remvertraging:

Personenauto's	5,8 m/s ²
Bedrijfsauto's	5,0 m/s ²
Middenas- en autonome aanhangwagens	5,0 m/s ²
Opleggers	4,5 m/s ²



Koplampstestapparaat

De eisen aan een koplampstestapparaat worden aangescherpt. Daarom zijn de termen 'deugdelijk' en 'in goede staat' verduidelijkt. Tenslotte wordt de eis toegevoegd dat er een Nederlandstalige handleiding van het koplampstestapparaat aanwezig moet zijn.

Hieronder een samenvatting van de eisen aan een koplampstestapparaat:

- Indien de stralenbundel op de lens van het apparaat wordt geprojecteerd, moet het beeld overeenkomen met het beeld op een verticale wand.
- Het projectievlak van het apparaat dient zo te zijn uitgevoerd of te kunnen worden versteld, dat de minimale en maximale hoogte-afstelling kan worden gecontroleerd.

Wijzigingen APK 1

Adviespunt banden nu ook bij APK 1

De APK 2 keurmeesters kennen het al langer: het melden van een adviespunt voor banden wanneer er één of meer banden gemonteerd zijn met een profieldiepte van 1,6 tot en met 2,5 mm. Vanaf 1 april 2012 is het verplicht dit adviespunt (ac 1) ook bij de APK 1 te melden, wanneer er een band met 1,6 tot en met 2,5 mm profieldiepte onder een bedrijfsauto of aanhangwagen is gemonteerd.

Afmeldbeperking APK 1

Vanaf 1 april 2012 geldt ook voor een APK 1 keurmeester een afmeldbeperking van niet meer dan vier voertuigen per zestig minuten.

Wijzigingen APK 2

European On-Board Diagnostics (EOBD)

Vanaf 1 april 2012 zal de uitlaatgastest bij benzine en dieselmotoren van bepaalde voertuigen worden vervangen door het uitlezen van het EOBD. Het gaat daarbij om personenauto's en bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3.500 kg met een benzine- of dieselmotor. Voertuigen met een LPG installatie vallen hier dus voorlopig nog niet onder. Daarnaast geldt deze eis alleen als de datum eerste toelating ná 31-12-2005 ligt. De emissietest voor voertuigen met een datum eerste toelating vóór 01-01-2006 blijft onveranderd. Wanneer en hoe de nieuwe eis moet worden gehanteerd, is te volgen aan de hand van het stroomschema in deze APK-keurmeester. Hieronder worden een aantal stappen en begrippen uit het stroomschema verder uitgelegd.

MIL-lampje en werking

Het EOBD-systeem moet zijn voorzien van een goedwerkende waarschuwingsinrichting. Deze waarschuwingsinrichting wordt ook wel 'MIL' genoemd. MIL staat voor: 'Malfunction Indicator Light'. Het MIL-lampje moet gaan branden als het contact wordt ingeschakeld. Overigens mag in plaats van het lampje ook een hoorbaar signaal aanwezig zijn. Dit signaal moet hoorbaar zijn als het contact wordt ingeschakeld. De toestand (aan of uit) van deze waarschuwingsinrichting moet overeenkomen met wat de scantool aangeeft.

Scantool of uitleesapparaat

De scantool of uitleesapparaat waarmee het EOBD uitgelezen wordt, moet aan de onderstaande eisen voldoen. Een eerste keuring of jaarlijkse certificering voor dit meetmiddel is niet nodig, maar vanzelfsprekend bent u verantwoordelijk voor juist werkende apparatuur.

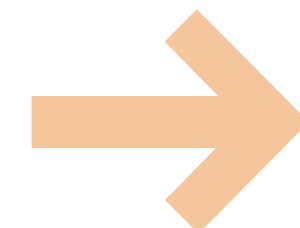
- Het apparaat moet verticaal zo verstelbaar zijn dat de koplampen op een hoogte van 0,35 m tot 1,20 m boven het wegdek gecontroleerd kunnen worden.
- Het apparaat moet zijn voorzien van een inrichting waarmee het nauwkeurig ten opzichte van de lengtehartlijn van het voertuig kan worden gericht.
- De afstelling van het apparaat moet eenvoudig kunnen worden gecontroleerd.

Het koplampstestapparaat moet 'deugdelijk zijn' en 'in goede staat van onderhoud verkeren'. Hiermee wordt bedoeld dat:

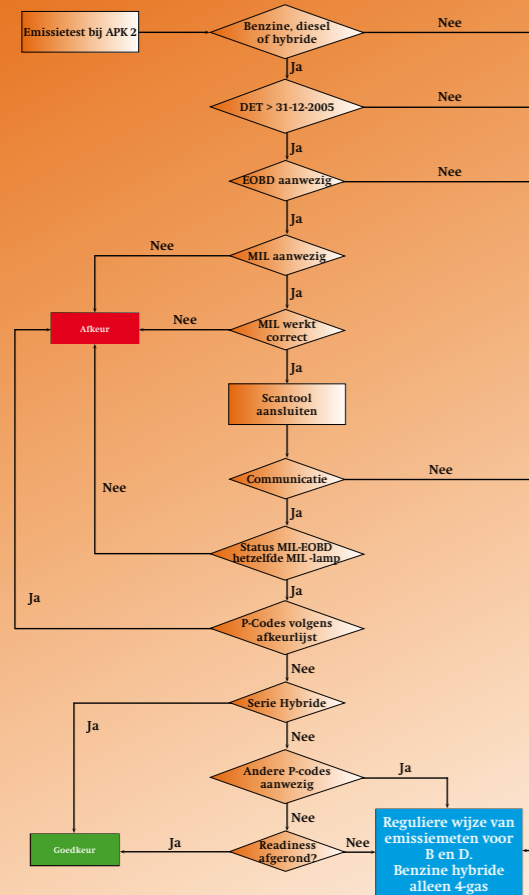
- De voet, de zuil, het vizier, de verstelinrichtingen, de optiekkast, de lens en het projectievlak niet zo zijn beschadigd dat de werking beïnvloed wordt.
- De verstelinrichtingen spelingvrij zijn en goed moeten werken.
- Als de koplampstester op rails bevestigd is, moet de rails niet dusdanig beschadigd zijn dat de werking beïnvloed wordt.
- De optiekkast waterpas gemonteerd is, dan wel waterpas is te stellen.

In de Nederlandstalige handleiding moet de procedure voor het gebruik van het koplampstestapparaat staan beschreven.

Tip: ontbreekt de Nederlandstalige handleiding, dan is deze vaak nog van het internet te downloaden



EOBD in de APK vanaf 1-4-2012



De scantool of uitleesapparaat moet:

- een ISO-15031-3 connector (16-polige stekker) hebben
- kunnen communiceren met het EOBD en minimaal de modus 03 ondersteunen
- de volgende protocollen ondersteunen:
 - o -ISO 9141-2
 - o -ISO/DIS 11519-4 PWM dan wel SAE J1850 PWM
 - o -ISO/DIS 11519-4 VPW dan wel SAE J1850 VPW
 - o -ISO/DIS 14230-4
 - o -ISO/DIS 15765-4
- de status van het MIL-lampje kunnen weergeven
- de status van de readiness-test kunnen weergeven
- aanwezige fouten in de in ISO 15031-6 vastgestelde codering kunnen weergeven
- een CE-markering hebben
- over een Nederlandstalige handleiding beschikken

De leverancier van de scantool of uitleesapparaat kan vertellen of aan de gestelde eisen voldaan wordt.

P-codes:

Als de scantool één of meerdere van onderstaande P-codes aangeeft dan wordt het voertuig voor wat betreft de emissie-eisen hierop afgekeurd.

Benzine motoren	Diesel motoren
P01xx	P01xx
P02xx	P02xx
P03xx	P03xx
P04xx	P04xx
P0650	P06xx
P0Axx	P0Axx

De 'xx' in de code betekent dat dit variabel kan zijn.

Andere P-codes

Naast de hierboven genoemde P-codes is het mogelijk dat het EOBD één of meerdere P-codes aangeeft die niet in de lijst staan. In dit geval moet een CO/viergasmeting of roetmeting worden uitgevoerd.

Readiness-test

De readiness-test geeft aan of de data in het EOBD geschikt zijn om uit te lezen. Pas nadat de readiness-test is afgerond kan uit de gepresenteerde codes een conclusie worden getrokken en kan het voertuig hierop worden goed- of afgekeurd.

Serie of parallel hybride?

Bij een serie hybride voertuig drijft de verbrandingsmotor alleen een generator aan, waarmee de batterij wordt opgeladen of de elektromotor mee wordt aangedreven. De wielen worden alleen door een elektromotor aangedreven.

Bij een parallel hybride voertuig kunnen zowel de elektromotor als de verbrandingsmotor de wielen aandrijven.

Registratie meetmiddelen (RME) vervangt ijkcertificaat

In de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK is voorgeschreven dat de keurmeester de APK uitvoert met goedgekeurde, geijkte meetmiddelen. Dat de apparatuur daadwerkelijk goedgekeurd is, kan worden aangetoond met een 'goedgekeuringscertificaat', meestal ijkcertificaat genoemd. Dit papieren ijkcertificaat is vervangen door een veel praktischer digitale registratie van de meetmiddelen, RME genoemd.

In de oude situatie controleerde de bedrijfsinspecteur bij zijn bezoeken of de ijkcertificaten van de gebruikte meetmiddelen nog geldig waren. Maar dit bracht wel beperkingen met zich mee: deze controle door de bedrijfsinspecteur is een onvoldoende garantie dat elke uitgevoerde APK-keuring ook daadwerkelijk is uitgevoerd met goedgekeurde apparatuur. Wanneer bijvoorbeeld het ijkcertificaat nog maar kort geldig is tijdens de controle, kan de bedrijfsinspecteur er alleen op wijzen dat de certificering binnenkort afloopt en daarom de apparatuur opnieuw geijkt zal moeten worden. Gebeurt dit niet, of niet op tijd, dan kan gekeurd worden met niet gecertificeerde apparatuur.

Het APK-proces bij de RDW is ISO-gecertificeerd. Eén van de voorwaarden daarbij is dat de RDW de zekerheid moet hebben dat iedere APK uitgevoerd is met goedgekeurde apparatuur. Uit het bovenstaande voorbeeld blijkt dat dit met de huidige werkwijze niet altijd het geval hoeft te zijn. De RDW heeft daarom in samenwerking met de branche en het NMI (Nederlands Meetinstituut) een digitaal register ontwikkeld, waarin alle voor de APK gebruikte meetmiddelen geregistreerd worden.

Wanneer een viergastester, remmenbank of pedaaldrukmeter of een ander meetmiddel wordt gekeurd dan wordt degene die de keuring uitvoert de 'onderzoeksgerechtigde' (OG) genoemd. De OG zal bij goedkeuring van het apparaat geen goedgekeuringscertificaat meer afgeven, maar zal het meetmiddel in RME afmelden. De melding in het RME vervangt vanaf dat moment dus het certificaat.

Het voordeel van RME is dat de OG geen ijkcertificaten meer hoeft af te geven. Voor keurmeesters en erkenninghouders is er het voordeel dat het archiveren van de ijkcertificaten komt te vervallen en dat er nu een website beschikbaar is waarop direct alle meetmiddelen nagekeken kunnen worden. Voor de RDW is er tenslotte het voordeel dat zij de goedkeuring van de meetmiddelen automatisch kan monitoren en daarmee dus voldoet aan de ISO-certificering.

Tips:

- De RME-website is hier te vinden: [www.rdw.nl/digitale diensten/voor zakelijke klienten/raadplegen registratie meetmiddelen](http://www.rdw.nl/digitale-diensten/voor-zakelijke-klienten/raadplegen-registratie-meetmiddelen).
- Het is zeer aan te bevelen om nu op de website te controleren of alle gebruikte meetmiddelen op de juiste wijze en met de juiste vervaldatum zijn geladen. Als keurmeester bent u ook verantwoordelijk om te werken met geijkte apparatuur.
- Wanneer bij raadplegen van RME geconstateerd wordt dat bij één of meer meetmiddelen de registratie in RME niet correct is, is het advies om contact op te nemen met uw Onderzoeksgerechtigde. Deze weet de juiste procedure om het meetmiddel op de correcte manier te vermelden in RME.
- Wanneer het meetmiddel verkocht of ingehuurd wordt, moet het ook 'verkoofd' worden in RME. Met verkopen wordt hierbij bedoeld dat het KI-nummer van de kopende partij bij het betreffende meetmiddel ingevoerd wordt in RME. Het meetmiddel zal dan in RME van eigenaar veranderen.
- Er is een RME-handleiding beschikbaar. Deze is op de RME-website te downloaden.
- Wanneer in 2012 uit RME blijkt dat er niet beschikt wordt over een verplicht goedgekeurd meetmiddel, dan neemt de RDW daarover contact op met de keuringsinstantie. Er kan dan ook besloten worden tot schorsen.

APK-rapport

Het APK-rapport ondergaat een aantal wijzigingen. Dit naar aanleiding van vragen uit de branche, ontwikkelingen binnen de APK en de Richtlijn 2010/48/EU. De belangrijkste wijzigingen op een rij:

Printen

Met ingang van 1 april 2012 is het alleen toegestaan om het APK-rapport te printen vanuit het PDF-bestand dat na de melding verschijnt op het scherm. U gebruikt hiervoor gewoon wit, blanco A4-papier. Het gebruik van voorbedrukte APK-rapporten is vanaf 1 april 2012 dus ook niet meer toegestaan.

Merk en type voertuig

Op verzoek van de branche wordt het merk en type van het voertuig weer vermeld op het APK-rapport.

Coderingslijst reparatie- of afkeerpunten

De huidige coderingslijst met reparatie- of afkeerpunten wordt verder onderverdeeld. Hierdoor vervalt vanaf 1 april 2012 de huidige coderingslijst reparatie- of afkeerpunten. De onderverdeling is ingevoerd om een duidelijker beeld te krijgen van de reparatie- of afkeerpunten. Deze gegevens kunnen in de toekomst door de RDW gebruikt worden om aan te geven wat per merk de meest geconstateerde mankementen tijdens de APK zijn.

Keuringsrapport

Gegevens voertuig en resultaat keuring

Kenteken **ST-GR-90**
 Identificatienummer **W0L0HAF683G083964**
 Merk **OPEL**
 Type **VECTRA-B; X1.7DT**
 Kilometerstand **1234567**
 Resultaat keuring Goedgekeurd
 Goedgekeurd na reparatie, zie reparatiepunten
 Afgekeurd, zie afkeerpunten
 Datum afgifte rapport **13 september 2011**
 Mededeling RDW na afmelding
 Tijdstip afmelding **08:35**
 Transactiecode **B3/K7**
 Steekproef Ja ² Nee
 Einde wachttijd i.v.m. steekproef

Dit rapport is afgegeven door

Naam keuringsinstantie **APK Groningen**
 Adres **Eminghaheerd 102**
 Postcode en plaats **9737 GA Groningen**
 Keuringsinstantie-nummer **GA01G01**
 Naam keurmeester **J. van het Hof**
 Pasnummer **030570**
 Handtekening keurmeester (namens de erkenninghouder)

Aanvrager verzoekt herkeuring na afkeuring (art. 90 WVV 94)

De aanvrager van het in Nederland afgegeven keuringsrapport verzoekt door middel van het plaatsen van zijn of haar handtekening een herkeuring door de RDW, tegen betaling van het daarvoor vastgesteld tarief. In de staat waarin het voertuig zich tijdens de eerste keuring bevond, mag geen verandering worden aangebracht. Het voertuig moet in de keuringsplaats ter beschikking blijven totdat de RDW functionaris is gearriveerd.

Naam _____
 Handtekening aanvrager _____
 Datum en tijdstip _____

- 1 Uitsluitend invullen indien het voertuig is goedgekeurd.
- 2 Indien een steekproef wordt toegekend, moet het voertuig in ieder geval tot het einde van de wachttijd en de duur van de steekproef in de keuringsplaats ter beschikking blijven. Aan de steekproef moet alle medewerking worden verleend.

Certificate of periodic technical inspection performed pursuant to the Road Traffic Act 1994.
 The test is a technical inspection which conforms with the provisions of Council Directive 2009/40/EC as amended by 2010/48/EC on the approximation of the laws of the Member States relating to roadworthiness tests for motor vehicles and trailers.

2 E 0701j

RDW



Keuringsbewijs is geldig tot _____
 Geldigheidsduur keuringsbewijs ¹

Code Reparatieadvies-, advies-, reparatie- of afkeerpunt en nadere uitleg

D18 Accu niet deugdelijk bevestigd 5.*.12
 K04 Werking/toestand verplicht licht/retroreflector 5.*.55

In te vullen door de RDW

Steekproef of herkeuring na afkeuring uitgevoerd door _____

Resultaat

Goedkeuring Terecht
 Terecht na herstel
 Onterecht, goedkeuring vervalt
 Adviespunten en/of reparatieadviespunt Terecht
 Onterecht/onvolledig, code _____
 Afkeerpunten Terecht
 Onterecht, code _____

Handtekening RDW functionaris _____

NL-symbool

In de Richtlijn 2010/48/EU staat beschreven waar het APK-rapport minimaal aan moet voldoen. De kenletters van het land van registratie is één van de gestelde eisen. De kenletters van Nederland worden bovenaan op het APK-rapport getoond.

Advies- en reparatieadviespunten

De voorgedrukte opsomming van de advies- en reparatieadviespunten zorgt voor onduidelijkheid bij sommige voertuigeigenaren. Ter verduidelijking wordt daarom de opsomming van de advies- en reparatieadviespunten verwijderd van het APK-rapport. Een advies- of reparatieadviespunt wordt alleen getoond wanneer deze gemeld is bij het afmelden van het voertuig. Een gemeld advies- of reparatieadviespunt wordt dan aan de rechterkant onder 'reparatieadvies-, advies-, reparatie- of afkeerpunt en nadere uitleg' getoond op het APK-rapport.

Reparatieadvies-, advies-, reparatie- of afkeerpunt en nadere uitleg'

Doordat zowel reparatieadvies-, advies-, reparatie- als een afkeerpunt vermeld wordt onder de kop 'nadere uitleg reparatie- of afkeerpunt' is deze huidige tekst gewijzigd in 'Reparatieadvies-, advies-, reparatie- of afkeerpunt en nadere uitleg'.

10 Onderzoek informatievoorziening APK



Mauk Meewis

"Het is echt ongelooflijk. Begin september hebben ongeveer 23.500 keurmeesters een e-mail gekregen om aan dit onderzoek informatievoorziening APK mee te werken en er zijn bijna 9.000 reacties binnengekomen". Managementtrainee Mauk Meewis raakt er enthousiast over hoe gretig de keurmeesters gereageerd hebben. "Met zo'n respons kun je uitstekend onderbouwde aanbevelingen samenstellen".

Bij de afdelingen Voertuigtechniek en Communicatie bestond al langer de wens om meer inzicht te krijgen rond de informatievoorziening over de APK richting keurmeesters en erkenninghouders. Het doel daarbij is de kwaliteit van de APK zo hoog mogelijk te houden. Het onderzoek daarnaar werd in handen gegeven van Mauk Meewis. Begin september van dit jaar werd een e-mail verstuurd naar de keurmeesters en erkenninghouders waarvan het e-mailadres via het IBKI beschikbaar was gesteld. In deze e-mail werd de medewerking gevraagd om een uitgebreide vragenlijst in te vullen. De respons daarop mag gerust spectaculair genoemd worden: al binnen twee weken kwamen er 5.000 reacties binnen en de teller staat nu zelfs al op bijna 4.000 méér. Bij een eerste analyse zijn er al enkele duidelijke rode draden zichtbaar geworden.

Mauk Meewis: "Het onderzoek bestaat niet alleen uit de vragenlijst. Ik ben ook op pad geweest met steekproefcontroleurs en heb toen gesprekken gevoerd met keurmeesters. De gesprekken en observaties die ik heb gevoerd, leveren samen met de vragenlijst een representatief onderzoek op. Een aantal zaken valt hierbij op:

- Keurmeesters en erkenninghouders ontvangen informatie van de RDW liever per e-mail dan via de post.
- Een deel van de keurmeesters maakt gebruik van sociale media als Twitter, Facebook en Hyves, maar wil liever niet via deze media door de RDW geïnformeerd worden.
- Keurmeesters willen bijvoorbeeld meer achtergronden rond de regelgeving ontvangen, het 'waarom' achter het wijzigen van regelgeving.
- Meer dan 40% van de APK-keurmeesters wil ook de mogelijkheid hebben om digitaal vragen of opmerkingen naar de RDW te kunnen sturen, per voorkeur via e-mail.
- Meer dan 60% van de keurmeesters heeft behoefte aan een eigen internetportaal met onder meer een digitale versie van de APK-regelgeving en een algemene Misser Top-10 bij steekproeven.

"Keurmeesters zijn enorm gedreven met hun vak bezig. Dat blijkt niet alleen uit de respons op het onderzoek, maar ook uit het feit dat keurmeesters hongerig zijn naar meer achtergrondinformatie. Opvallend is dat informatie per e-mail veruit de voorkeur hierbij heeft. Belangrijk is ook dat de keurmeesters weten dat er daadwerkelijk iets met hun inbreng gedaan gaat worden. Meewis: "Ik zal nogmaals met steekproefcontroleurs op pad gaan om te zien of ik de resultaten goed interpreteer. Eind dit jaar zullen dan de uiteindelijke resultaten en aanbevelingen teruggekoppeld gaan worden. Op basis van die analyse kan de RDW dan weer kijken welke verbeterpunten ingevoerd kunnen worden."

"Keurmeesters willen door RDW geïnformeerd worden via e-mail"

Blijft nog een laatste belangrijke vraag over: hoe oordeelden de keurmeester over het APK-Keurmeester magazine? Meewis lacht: "Dat zit wel goed, uit de eerste cijfers blijkt dat 87% van de geënquêteerden het blad heel graag leest." Goed om te weten dat er in dit digitale tijdperk voor een 'ouderswets' gedrukt medium zo'n hoge waardering onder de keurmeesters bestaat!

"Keurmeesters zijn gedreven met hun vak bezig!"