

Veranderingen in de APK per 1 mei → **4**

Register meetmiddelen digitaal → **2**

Gratis toegangskaart AutovakRAI → **11**

Printfout op enkele bevoegdheidspassen → **2**

'Snuffelaar' eigenlijk onmisbaar bij LPG → **3**

Druk, druk, druk → **10**

Handig bandenkaartje van IBKI → **7**

Werkplek en arbeidsomstandigheden steekproefcontroleur → **8** Bandenspanningsmeter altijd bij

de hand → **9** Vraag over gordel voor kinderzitje → **12** Vraag slijtagespeling → **12**



Op de foto:
Arjan Wild

Specialist in problemen!

Arjan Wild (35) van VW- en Audi-dealerbedrijf Haafkes in Gooz zoekt altijd naar problemen. Bij auto's van de VAG-groep tenminste, want als diagnosespecialist speurt hij dagelijks naar elektronische storingen. De VAG-tester met draadloze Bluetooth-verbinding naar de auto is daarbij zijn beste vriend. Mooi werk? 'Zeker. Ik probeer de oorzaak van storingen zo snel mogelijk te vinden, om vervolgens een plan voor de werkplaats én de klant te maken.' En hoe lang is Arjan al APK-keurmeester? 'Eh, even denken. Elf jaar al weer!'

Printfout op enkele bevoegdheids- passen

Bij een controle van het IBKI is gebleken dat op een klein aantal bevoegdheidspasjes een printfout voorkomt.

Door een storing in de printer zijn niet alle vier de cijfers van het jaar van afloop van de geldigheid volledig geprint. Dit kan voorkomen bij pasjes die verstrekt zijn van half januari tot en met de eerste week van februari. Helaas kan niet achterhaald worden bij welke keurmeesters dit het geval is. Daarom willen we u vragen om uw recent uitgegeven bevoegdheidspas hierop te controleren.

■ **Blijkt dat op uw pas de einddatum niet volledig is geprint, neemt u dan contact op met het IBKI, afdeling Certificering, telefoon 030 608 77 26. U krijgt dan zo snel mogelijk een nieuwe pas toegestuurd.**

Meetmiddelen- register nu digitaal

Om bij de APK tot betrouwbare en correcte metingen te komen, moeten meetmiddelen als bijvoorbeeld een roetmeter of remmenbank ieder jaar gekeurd of geïjkt worden. De resultaten van deze keuringen worden sinds kort digitaal verwerkt en opgeslagen in het meetmiddelenregister van de RDW.

In dit register worden gegevens als het soort meetmiddel en de identificatie daarvan opgenomen met als kerngegeven de vervaldatum van het ijkcertificaat. De keuring vindt overigens plaats door zogenoemde 'onderzoeksgerechtigden' die onder toezicht van het NMI (Nederlands Meetinstituut) staan. Deze specialisten zijn door het NMI erkend om de jaarlijkse herkeuringen uit te voeren en daarvoor een certificaat af te geven.

Het is van belang dat de keuringen op tijd plaatsvinden. Vanuit het meetmiddelenregister zal namelijk dagelijks een overzicht bij de Regiokantoren van de RDW aangeleverd worden met een overzicht van meetmiddelen waarvan de ijkdatum is vervallen. Op basis van dat overzicht zal vervolgens door de RDW worden gehandhaafd.

'Snuffelaar' eigenlijk onmisbaar bij LPG

Voor LPG-erkenninghouders is het een meetinstrument dat verplicht gebruikt moet worden. Maar eigenlijk is het in alle werkplaatsen onmisbaar: de gasdetector die meestal aangeduid wordt als de 'snuffelaar'.

De gasdetector doet precies wat de naam zegt: snel en nauwkeurig vaststellen of er ergens sprake is van gaslekkage. Bij de APK van een voertuig met een LPG-installatie scheelt dat veel tijd. Veelzeggend hierbij is de vergelijkingstest die uitgevoerd is tussen een veelgebruikt merk viergastester en een bekend Nederlands merk gasdetector. Daarvoor werd gebruik gemaakt van een speciale ijktrammel. De viergastester kwam bij een hoge concentratie LPG in de trommel (800 ppm*) pas na 20 seconden tot een meting van 500 ppm en zakt zelfs weg naar een waarde van 250 ppm. De gasdetector gaf direct een correcte meting.

Nog interessanter is de test die een kleine lekkage simuleert. Door de trage reactietijd van de viergastester en de sterk fluctuerende meetwaarden is het lokaliseren van het lek hiermee moeilijk. LPG is zwaarder dan lucht en de gemeten concentratie neemt dan ook toe onder het lek. Met de gasdetector kon het lek binnen enkele seconden gelokaliseerd worden.

Hoewel het gebruik van gasdetector niet verplicht is binnen de APK, bespaart die veel tijd en is het gemak in de praktijk zo groot dat de toepassing van een 'snuffelaar' beslist aan te raden is.

** De afkorting ppm staat voor 'parts per million' oftewel delen per miljoen.*





In mei nieuwe Regeling Voertuigen van kracht!

Henk Bussink: 'Kort samengevat, de APK
wordt aanzienlijk praktischer'

APK-procescoördinator Henk Bussink van de RDW: 'Er wordt meer gevraagd van het technische inzicht van de keurmeester'

U zult er ongetwijfeld al over gelezen en gehoord hebben: op 1 mei 2009 wordt de nieuwe 'Regeling Voertuigen' van kracht zoals deze officieel heet. Misschien dat de veelgebruikte term 'Voertuigreglement' vertrouwder in de oren klinkt, maar het gaat toch echt om hetzelfde uitgebreide pakket van regels. Maar wat betekent de invoering hiervan precies voor u als keurmeester?

Aan het opstellen van de nieuwe Regeling Voertuigen is veel voorbereidend werk vooraf gegaan. De RDW heeft samen met het ministerie van Verkeer en Waterstaat, politie, Justitie en een brede vertegenwoordiging uit de branche dan ook nauw samengewerkt bij de totstandkoming van deze nieuwe regeling.

Met het opstellen van de nieuwe regeling zijn de twee volgende doelen bereikt: voldoen aan nieuwe Europese regelgeving en het vereenvoudigen en moderniseren van de bestaande nationale regelgeving.

Logischer

De nieuwe regeling heeft dan ook gevolgen voor zowel bedrijven als burgers. Zo worden ondermeer enkele wijzigingen in de procedures rond type- en individuele

'Natuurlijk wordt er met enige spanning naar deze nieuwe regeling uitgekeken'

goedkeuringen doorgevoerd. Daarnaast verandert ook de APK op een aantal punten en dat is natuurlijk voor keurmeesters van groot belang.

APK-procescoördinator Henk Bussink: 'Natuurlijk wordt er binnen de branche met enige spanning naar deze nieuwe regeling uitgekeken. Het gaat hier dan ook om een pakket van regels en voorschriften dat heel breed in de maatschappij terugkomt. Zo worden de permanente eisen behandeld die aan voertuigen gesteld worden, maar ook de procedures zoals die bij de APK uitgevoerd moeten worden. Voor de keurmeesters hebben we de wijzigingen opgenomen in een aparte special die we samen met deze uitgave

van de APK-keurmeester verspreiden. Deze special is helemaal gericht op de gevolgen van de nieuwe regeling op de APK, de keuringsprocedures en de rol van de keurmeester daarin.'

Zijn de veranderingen dan dusdanig groot dat de hele APK op de schop gaat? Bussink: 'Beslist niet. Het gaat te ver om hier diep in de technische details te duiken. In de special is een compleet overzicht van de meest opvallende wijzigingen opgenomen. Maar waar het in feite op neerkomt, is dat de hele keuring logischer en praktischer van opbouw wordt. Dat niet alleen, maar er zijn ook flink wat minder regels. De omvang van de keuringseisen is met maar liefst een kwart verminderd, de omvang van de bijlage is zelfs met 40% teruggebracht! De Regeling Permanente Eisen verdwijnt bijvoorbeeld, die gaat op in de Aanvullende Permanente Eisen. Zo zijn er nog veel meer voorbeelden dat we veel ballast gaan kwijtraken. En dat zal keurmeesters zeker aanspreken.'

Rol keurmeester

Opvallend in de nieuwe Regeling Voertuigen is dat de persoonlijke inbreng van de keurmeester een grotere rol gaat spelen. Als man die de praktijk ook uit eigen ervaring kent is Bussink daar blij mee: 'Om maar eens een voorbeeld te noemen: een keurmeester kan heel goed zelf bepalen wanneer een rem-schijf zo dun is geworden dat er gevaar voor breuk bestaat. Dan kun je proberen om dat in allerlei regels en voorschriften te vangen, maar het ligt veel meer voor de hand om die beslissing bij de keurmeester zelf neer te leggen.'

Er wordt dus meer het accent gelegd op de technische kennis en het eigen beoordelingsvermogen van de keurmeester? Bussink: 'Klopt. Dat is op zich ook terecht en geen probleem, want daar zijn ze ook uitstekend voor opgeleid. Eigenlijk wordt de keuring eenvoudiger en worden we verlost van administratieve fijnslipperij die op zich niets met de veiligheid of het milieu te maken heeft. Een dubbelgevouwen kentekenbewijs kon in het verleden tot afkeur leiden omdat een bepaalde voorgedrukte omschrijving slecht leesbaar was.

6

'Waar het in feite op neerkomt, is dat de hele keuring logischer en praktischer van opbouw wordt'

De relatie met veiligheid of milieu was daarbij, zowel voor de klant als de keurmeester, volstrekt duister.'

Dus meer verantwoordelijkheid voor de keurmeester? Bussink daarover: 'Het klopt dat de keurmeester na de invoering veel verantwoordelijkheden zelf zal moeten gaan nemen. Zelf denken in plaats van je een weg moeten zoeken in een groeiend woud van regels. Ik denk dat dit een goede zaak is, waarmee de branche ook zeker kan instemmen.'

Actuele regelgeving?

De nieuwe regeling is recentelijk officieel aangemeld om door de EU te worden beoordeeld. Wel heeft de Europese Commissie het concept inmiddels gepubliceerd. Maar is de APK met de nieuwe regeling dan weer helemaal bij de tijd? 'De technologie ontwikkelt zich zo razendsnel, dat is met regelgeving in dit

opzicht bijna niet bij te benen,' meent Bussink. 'Dat is ook niet absoluut noodzakelijk, wanneer je gebruik maakt van de kennis en ervaring van je keurmeesters. Dat vind je dan ook terug in deze nieuwe regeling: meer ruimte voor het eigen initiatief en knowhow van de mensen op de werkvloer. En dat is een goede zaak die de veiligheid en het milieu - en daar draait het tenslotte bij de APK om - alleen maar ten goede komt.'

'Het klopt dat de keurmeester na de invoering veel verantwoordelijkheden zelf zal moeten gaan nemen'



Speciale bijlage

In de speciale bijlage die u bij deze APK-keurmeester aantreft, staan de meest opvallende veranderingen bij elkaar. Let op: keur niet voor 1 mei 2009 op basis van de nieuwe eisen.

Handig bandenkaartje van IBKI

In dit nummer van APK-keurmeester vindt u weer een bandenkaartje van IBKI voor het correct meten van de profieldiepte. Maar waarom een nieuw bandenkaartje, wat is er veranderd?

De wijze van het bepalen van het gebied waarin u de profiel-diepte moet vaststellen is niet gewijzigd. Er geldt nog steeds dat de breedte van het loopvlak van een band de bandenmaat min 50 mm is. De breedte van de band waarin u de diepte van de hoofdgroeven moet meten is 75% (3/4) van de breedte van het loopvlak (gemeten ten opzicht van het echte midden van de band). Wat dat betreft is de weergave van de breedtes op het bestaande bandenkaartje nog steeds juist.

Nieuw: eisen op bandenkaartje

Wat verandert er dan wel, waardoor er een nieuw banden-kaartje moet komen? Welnu, op het bandenkaartje staan nu ook alle keuringseisen waarop u een band moet controleren. Juist in deze keuringseisen verandert er wel het één en ander.

Nieuw vanaf 1 mei 2009

BANDENMAAT OP ÉÉN AS EN JUISTE MONTAGE

- Dezelfde maataanduiding band op één as. Dus je mag niet met een noodwiel voor de APK komen.
- De draairichting die op de band staat aangegeven moet kloppen met de montage.

BANDENSPANNING APK 2

- De bandenspanning wordt een verplicht controlepunt en bij afwijking een reparatiepunt!
- Banden moeten de juiste spanning hebben (zie gegevens op bijvoorbeeld voertuig of in bandentabel).
- Banden op één as moeten een gelijke spanning hebben, verschil maximaal 0,3 bar van de hoogste waarde.

VERVALLEN (GEEN CONTROLEPUNTEN MEER BIJ DE APK)

- Dezelfde karkasstructuur op één as.
- Geen metalen elementen die tijdens rijden buiten loopvlak kunnen uitsteken (denk aan spijkerbanden).



Werkplek en arbeidsomstandigheden steekproefcontroleur

Het zal duidelijk zijn dat de steekproefcontroleur van de RDW onder acceptabele werkomstandigheden zijn werk moet kunnen doen. Ook de arbowetgeving speelt hierbij een rol. Een onmisbaar onderdeel bij de steekproefkeuringen is natuurlijk de hefbrug en daar worden volgend jaar aanvullende eisen aan gesteld.

De RDW heeft vanuit de arbowetgeving de verplichting en verantwoordelijkheid om voor de eigen medewerkers een veilige werkplek te creëren. Dit geldt dus ook voor de werkzaamheden die de steekproefcontroleurs bij de erkenninghouder uitvoeren.

Periodieke controle

De RDW hanteert dan ook het standpunt dat een hefbrug die gebruikt wordt voor de APK-keuring en de daarbij behorende steekproef, in een goede staat moet verkeren en regelmatig gecontroleerd moet zijn. Maar

het is vooral en mede ook in belang van een goede keuring door alle keurmeesters. Al sinds 2006 wordt er daarom bij de (her-)schooving van de werkplaats aandacht aan de hefbrug besteed. Daarbij is ook aangegeven dat er een moment komt dat de RDW alleen nog maar werkzaamheden uit gaat voeren met hefbruggen die periodiek gecontroleerd zijn. Die hefbruggen zijn te herkennen aan de keurmerksticker die bij de bediening van de hefbrug te vinden zal zijn.

Na deze overgangperiode zal de RDW vanaf 1 januari 2010 alleen nog hefbruggen accepteren die voorzien zijn van een geldig keurmerk. Dit geldt overigens alleen voor hefbruggen die gebruikt worden voor de APK-keuring, een steekproef of andere werkzaamheden waarbij gebruik gemaakt wordt van een hefbrug. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn bij een steekproef op een LPG-inbouw.

Herinnering

In het eerste kwartaal van 2009 ontvangen erkenninghouders een schriftelijke herinnering over deze nieuwe regeling. Bovendien zal de bedrijfsinspecteur bij de (her-)schooving controleren of de hefbrug die door de steekproefcontroleur gebruikt wordt, beoordeeld is en voorzien van een keurmerk. De periodieke controle van de hefbrug kan overigens door meerdere aanbieders in de markt

Tip:

Bandenspanningsmeter altijd bij de hand!

Plaats op iedere werkplek een bandenspanningsmeter ofwel een manometer. De kosten zijn gering en het scheelt veel ge-loop en zoek in de werkplaats!



1

Druk, druk, druk!

0

Lijkt altijd een beetje droge kost, die cijferrijtjes van de statistieken. Maar wie de moeite neemt om zich er een beetje in te verdiepen kan er veel uithalen.

Wanneer we bijvoorbeeld de cijfers over de afgelopen drie jaar bekijken, is te zien dat de beoogde drie procent steekproeven vrijwel gerealiseerd is. Interessant is ook dat het aantal afkeurmeldingen bij de APK 1 stijgt (de cijfers over 2008 lopen tot en met oktober), maar bij de APK 2 juist een licht dalende tendens vertoont. Dat is op zich een zorgelijke ontwikkeling, waarover in dit blad al verschillende malen melding is gemaakt.

AFMELDINGEN

	2008	2007	2006
APK 2 in januari	233.070	266.459	254.564
APK 2 in augustus	231.466	264.730	253.010

Januari de meeste afmeldingen

Een topmaand voor de APK 2 is overigens januari. Niet zo verwonderlijk natuurlijk, omdat veel (lease)auto's dan op kenteken worden gezet. De minst drukke maand is augustus die midden in de vakantieperiode ligt.

Zijn er nog maanden te noemen waarin de kans op een steekproef het hoogst of het laagst is? Helaas, de verschillen in aantallen uitgevoerde steekproeven zijn niet alleen gering, maar verschillen ook van maand tot maand en van jaar tot jaar. Sterke verhalen dat er in een bepaalde maand de minste of meeste kans op een steekproef zou bestaan, zijn dus een mythe. Zo vonden in 2006 de meeste steekproeven plaats in november (3,99%), in 2007 was dat december (3,7%) en in 2008 was dat oktober (3,74%). En de laagste percentages? Ook al heel verschillend, in 2006 was dat juni (2,55%), in 2007 juli (2,51%) en in 2008 was de maand mei het laagst (2,38%).

WEGGEREDEN VOERTUIGEN

	2008	2007	2006
Aantal weggereden voertuigen	25	14	22

Weggereden voor steekproef

Een getal dat je eigenlijk bijna nooit tegenkomt, is het aantal weggereden voertuigen voor de steekproef kon worden uitgevoerd. Juist omdat het zo klein is - minder dan 0,01% - is het opvallend. En dat op een totaal van gemiddeld bijna 200.000 steekproeven.

Wat nog niet in de definitieve statistieken is opgenomen, maar wat alle keurmeesters al hebben ondervonden in de praktijk, is dat de krediet- en economische crisis hard hebben toegeslagen in de laatste twee maanden van het afgelopen jaar. De verwachting is ook dat deze dalende tendens in de eerste helft van 2009 voortgezet zal worden, maar dat er uiteindelijk toch weer sprake zal zijn van een herstel. Ook andere factoren zullen een rol gaan spelen, verwacht wordt bijvoorbeeld dat particulieren langer zullen doorrijden met hun auto. Zelf importeren uit het buitenland wordt ook steeds populairder en alles bij elkaar zal dat als gevolg kunnen hebben dat ondanks de nieuwe APK-frequentie, het aanbod van te keuren voertuigen zich zal herstellen en waarschijnlijk zelfs zal toenemen.

Met hoevelen zijn we eigenlijk?

Een vraag die vaak gesteld wordt: hoeveel keurmeesters zijn er nu precies?

Antwoord

In december 2008 waren er exact 26.191 erkende keurmeesters die in 10.611 APK-keuringsbedrijven werkten.

TOTALE APK-CIJFERS

	2008 (T/M OKTOBER)		2007		2006	
	APK 1	APK 2	APK 1	APK 2	APK 1	APK 2
Totaal aantal meldingen	233.070	5.855.745	266.459	6.974.179	254.564	6.809.993
Meldingen goedkeur	231.466	5.744.743	264.730	6.835.077	253.010	6.659.069
Meldingen afkeur	1.604	111.002	1.729	139.102	1.554	150.924
Steekproeven/procent	6.925/2,97	174.702/2,98	5.079/1,91	206.455/2,96	6.621/2,60	209.469/3,08
Geregistreerde adviespunten	22.681	1.106.025	25.568	1.284.537	24.552	1.274.002
Geregistreerde reparatiepunten	115.295	1.896.701	120.645	2.065.249	85.237	1.497.950
Geregistreerde afkeerpunten	5.928	346.351	7.108	439.496	6.582	483.646



Kom naar de AutovakRAI 2009

De AutovakRAI is dé nationale vakbeurs voor de automotieve branche. In een innovatieve en dynamische omgeving kunnen standhouders en bezoekers in een prettige, ontspannen sfeer zaken doen. AutovakRAI staat daarom ook in het teken van 'bijtanken, opladen en innoveren'.

Van maandag 20 t/m donderdag 23 april 2009 laat de automotieve branche in het Europacomplex van Amsterdam RAI het beste en mooiste zien wat ze te bieden heeft. Het nieuwe 'all-in serviceconcept', waarbij catering volledig is inbegrepen, zorgt ervoor dat u als bezoeker niets tekort komt. AutovakRAI heeft een unieke uitstraling, die onvergelykbaar is met andere beurzen in binnen- en buitenland.

Natuurlijk zal de RDW op dit evenement niet ontbreken. Op onze grote stand in hal 2 (standnummer 02.206) zal de nadruk worden gelegd op de veranderingen in de APK. Zoals bekend, worden de keuringseisen van de APK op 1 mei 2009 gewijzigd, vereenvoudigd en gemoderniseerd. Op de stand is er de mogelijkheid om op een digitale en interactieve wijze kennis te maken met deze wijzigingen. In samenwerking met het vakblad Auto & Motor Techniek zullen we ook dagelijks om 20.00 uur in het AMT Technisch Theater de belangrijkste veranderingen in de APK presenteren.

Gratis toegangskaart bij dit nummer van APK-keurmeester!



De AutovakRAI 2009 is van maandag 20 t/m donderdag 23 april 2009. De beurs is elke dag geopend van 11.00 tot 22.00 uur. Voorkom in de rij staan en registreer u alvast met de registratiecode op de bijgesloten toegangskaart op www.autovakrai.com. Met deze kaart is de toegang gratis, net zoals de catering.

1 Hoe zit dat?

2

Vraag over gordel voor kinderzitje

Aan welke eisen moet een gordel op de achterbank voldoen, waarvan alleen het heupgedeelte voor een kinderzitje gebruikt wordt?

Antwoord

Ook al wordt alleen het heupgedeelte van de gordel gebruikt om een kinderzitje te fixeren, dan geldt onverkort dat de complete gordel aan alle eisen moet voldoen.



Vraag slijtagespeling

Wanneer ik constateer dat er slijtagespeling zit op overige stuurverbindingen die onder een hoes verborgen zijn, ben je dan verplicht om het adviespunt AC4 op te geven?

Antwoord

Nee. Als bij een directe stuurinrichting de verbindingen niet zichtbaar zijn onder een stofhoes, kan de speling zoals bedoeld in art. 2.7.3 van de Regeling Permanente Eisen niet nauwkeurig worden vastgesteld zonder demontage van de hoes. Een hoes mag voor deze controle niet worden gedemonteerd. In deze situatie is het dus niet verplicht een adviespunt AC4 te geven.

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:

