

# APK**KEUR** MEESTER

NUMMER 91 - december 2020



## ‘Ik wil de mensen blij maken’

CHRIS VAN TONGERLO VAN AUTOSERVICE  
VAN TONGERLO IN OUDESLUIS

### Nieuw jaar, nieuwe regels

DIT WIJZIGT ER  
IN 2021

GOED GEREGELD – PAGINA 4

### APK 3 gaat los

ZO HAAL JE DE  
BEVOEGDHEID

APK SERVICE – PAGINA 9

### 50-plussers vrijgesteld

MOBIEL ERFGOED NIET  
MEER APK-PLICHTIG  
HOE ZIT DAT? – PAGINA 10



# APK 2021!



**DENNIS IPENBURG**  
UNITMANAGER  
PROCESONDERSTEUNING  
TOEZICHT, RDW

Corona heeft ook de APK in haar greep gehad de afgelopen maanden – op allerlei gebieden, zowel positief als negatief. Er zijn bijvoorbeeld meer APK's uitgevoerd dan in 2019. Steekproeven en bedrijfsbezoeken zijn doorgedaan aan de hand van de richtlijnen van het RIVM. Aanvullend hierop heeft de RDW het dragen van mondkapjes verplicht gesteld bij een steekproef en bedrijfsbezoeken. Helaas hebben we ook in sommige situaties met agressie te maken. Manager Toezicht van de RDW, Willem Rijnberg, vraagt in deze editie hiervoor extra aandacht. Agressie, in welke vorm dan ook, wordt niet getolereerd. Zo simpel is het. Voor 2021 gaan er keuringseisen veranderen. We hebben ze voor jullie op een rijtje gezet. Kijk voor de actuele APK-regelgeving ook op de site [www.rdw.nl/handboeken](http://www.rdw.nl/handboeken). Dit is namelijk de laatste keer dat de RDW het papieren handboek verstuurt aan de erkenninghouders. Begin het jaar lekker goed voorbereid. Goede zaken gewenst en veel leesplezier.

## Vragen?

- Over de inhoud van deze *APK-keurmeester*? RDW Klantenservice 088 008 74 77 (werkdagen 8.00-17.00 uur).
- Over het afmeldsysteem? Bel uw eigen communicatieprovider.
- Over uw RDW-pincode? RDW Servicedesk ICT 0598 69 33 69.
- Over examens en bevoegdheidspassen? IBKI 030 608 77 66.
- Adreswijziging doorgeven: <https://keurmeesterinformatie.rdw.nl>.



## Redactieadres:

RDW, afdeling Communicatie  
Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer  
[www.rdw.nl](http://www.rdw.nl)

Basisontwerp: Kris Kras

Vormgeving, coverbeeld en contentrealisatie: DPG Media Brand Studio

Fotografie: Marieke Duijsters, Jacco van de Kuilen, Dennis van Loenhout, Mike Raanhuis, RDW

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 naar de Regelgeving APK. Dit vakblad is hier digitaal te lezen: [www.rdw.nl/over-rdw/actueel/vakblad-apk-keurmeester](http://www.rdw.nl/over-rdw/actueel/vakblad-apk-keurmeester). *APK-keurmeester* wordt gemaakt in samenwerking met:



**Op zo'n 65 vierkante meter bestiert Chris van Tongerlo in het Noord-Hollandse Oudesluis een van de kleinste APK-keurstations van ons land. De vierkolomshelbrug past er dan ook maar net in. Toch draait het sympathieke garagebedrijf naar eigen zeggen als een tielier. Met dank aan klantgerichtheid en zo klein mogelijke prijsjes.**



**CHRIS VAN TONGERLO,**  
EIGENAAR AUTOSERVICE  
VAN TONGERLO

## Een droom kwam uit: je eigen bedrijf.

“Dat klopt helemaal. Ik ben acht jaar geleden voor mijzelf begonnen in deze ruim honderd jaar oude paardenschuur. Er zaten hiervoor weliswaar altijd autobedrijven in, maar ik ben de eerste die hier APK's uitvoert. Er moest daarom flink wat gebeuren aan het pand, het was bijvoorbeeld elf centimeter weggezakt in de dijk en ik heb de vloer moeten rechtekken.”

## Kom je goed uit op deze oppervlakte?

“Een jaar na de opening was ik al uit mijn jasje gegroeid. Maar eigenlijk wil ik niet eens groter, dit bedrijfje heeft zo zijn charme. Mijn klanten voelen en merken dat ook. Ik zit aan een doorgaande weg en men weet mij uitstekend te vinden. En, omdat ik klein ben, kan ik de prijzen

klein houden. Weet je, ik ben niet alleen maar bezig met geld verdienen, ik wil de mensen ook blij maken. Dat vind ik net zo leuk. Neem de eigenaar van deze Panda Cabrioni; ik appte hem de keuringspapieren en hij sprong een gat in de lucht.”

## Jullie werken met z'n tweetjes?

“Mijn gepensioneerde vader werkt mee als manusje-van-alles. Jop en ik zijn beiden eerste monteur en APK-keurmeester en klaarblijkelijk doen we iets goed hier. Gemiddeld voeren we 750 APK's per jaar uit en verkopen we zo'n 200 occasions tot 10.000 euro op jaarbasis. Zeker, het is soms puzzelen, maar we komen er altijd uit. Er wordt weleens een Aston Martin de brug op gereden, maar dat is een uitzondering. Ik zie het wel als een mooi compliment trouwens.”

## Hoe zie je de toekomst van je bedrijf?

“Wat betreft APK wordt dat best spannend. Ik heb een nieuw koplampafstelapparaat gekocht, maar zo'n vlakke vloer is in dit langzaam verzakkende pand best een uitdaging. Maar ja, deze plek is goud waard dus daar kom ik echt wel uit. Met service en persoonlijke aandacht trek ik klanten aan. Iemand die voor een paar euro een nieuw lampje krijgt, hoeft echt geen arbeidsloon te betalen. Die persoon staat hier een week later met zoon of dochter omdat vader een knap autootje zag staan. En diezelfde vader komt voortaan zelf langs voor een grote beurt. Bij ons hebben klanten niet te maken met een receptionist, maar met de keurmeester zelf en dat vinden ze, bijvoorbeeld na een APK, heel erg fijn. En zeg nou zelf, wat wil je als klant nu nog meer?”



# Uitzondering bij breedtebepaling

In de ‘Aanvullende permanente eisen’ staan tabellen met daarin de onderdelen die zijn uitgezonderd voor het meten van de afmetingen. In tabel II staan de uitzonderingen voor de breedte,



waaronder de voorzieningen voor de bevestiging van het dekzeil en de afscherming daarvan. Bij bedrijfsauto's en aanhangwagens die in gebruik genomen zijn na 30 april 2020 zijn deze voorzieningen niet meer helemaal uitgezonderd bij het meten van de breedte. De voorzieningen worden niet meegenomen bij de breedtebepaling, als deze niet meer uitsteken zoals in de onderstaande tabel is vermeld.

| Hoogte vanaf de grond | Niet meer uitsteken dan |
|-----------------------|-------------------------|
| Tot en met 2 meter    | 20 mm                   |
| Meer dan 2 meter      | 50 mm                   |

# Geen juist koplampstestapparaat? Geen keuring!

Voor een APK-erkenning moet je een koplampstestapparaat hebben dat aan meerdere eisen voldoet – en deze eisen zijn per 1 januari 2021 aangepast. Via dit vakblad en ook een brief is daar al regelmatig aandacht aan besteed. De meeste erkenninghouders hebben al de juiste tester in huis. Is dat niet het geval, onderneem dan snel actie. Heb je op 1 januari 2021 geen koplampstestapparaat volgens de nieuwe eisen, dan mag je vanaf die datum niet meer keuren. Voor de volledigheid nogmaals de eisen.



**Verstelbaar projectievlak**  
De grootste verandering gaat over het projectievlak van het analoge (mechanische) koplampstestapparaat. Het projectievlak is het scherm waarop het volledige dimlichtbeeld wordt geprojecteerd en beoordeeld. Dit projectievlak moet in de hoogte verstelbaar zijn. Meestal gebeurt dat met bijvoorbeeld een draaiknop, draaischijf of hendel waarbij de daling kan worden afgelezen. Een liniaal met een strip aan de onderkant, zoals op de oudere apparaten weleens voorkomt, is niet goed.

**Nauwkeurigheid**  
De daling moet binnen het gehele bereik goed afleesbaar zijn. Dit zijn de eisen:  
1. De schaalverdeling moet in 0,1% of in mm zijn.  
2. De projectie moet in cm/10m (mm/m) of in % zijn.  
Daarnaast moet de schaalverdeling tussen de -0,5 en -4 afleesbaar zijn. De meeste apparaten met een verstelbaar projectievlak hebben deze nauwkeurigheid.

**Digitaal**  
Een digitaal koplampstestapparaat is toegestaan, maar niet verplicht.

**Hoogteverstelling optiekkast**  
Lichten op ten minste 30 cm vanaf het grondvlak moeten gecontroleerd kunnen worden. De optiekkast moet ten minste 90 cm in de hoogte te verstellen zijn.

**Deugdelijk en goed onderhouden**  
Een koplampstestapparaat moet, net als alle andere apparatuur, in goede staat van onderhoud zijn en deugdelijk. Dit is altijd van toepassing en staat los van de technische eisen.

# Lichten

**Hoek- en bochtlichten**  
Hoeklichten en bochtlichten zorgen voor extra licht op het moment dat je instuurt voor een bocht of eruit komt. De lichten zijn al langer toegestaan bij personenauto's en bedrijfsauto's. De aanpassing in de APK zit per 2021 in de plaatsing ervan. De hoek- en bochtlichten hoeven niet binnen 50 cm vanaf het breedste punt van het voertuig geplaatst te zijn.

**Derde remlicht**  
Het derde remlicht bij bedrijfsauto's mag alleen rood licht uitstralen. Dat is vanzelfsprekend, maar stond niet in de regelgeving. Met deze aanpassing is dit nu duidelijk.



# Ontgrendeling rugleuning

Als een rugleuning van een zitplaats origineel een verstel-inrichting heeft, dan moet deze goed vergrendelen. Dit is opgenomen in artikel 5.\*.46. Nieuw is dat ook de ontgrendeling van de zitplaats goed moet werken. Dit is alleen voor de zitplaatsen die toegang geven tot een zitplaats erachter. Hierdoor kan iemand achterin op een normale manier in- of uitstappen, ook in geval van nood. Onder goed werken wordt verstaan dat de rugleuning op de normale manier ontgrendeld kan worden.



# Gordels ook bij bedrijfsauto's op alle zitplaatsen

Bedrijfsauto's in gebruik genomen na 31-12-2016 moeten zijn voorzien van autogordels op alle zitplaatsen die naar voren zijn gericht. Dat geldt vanaf deze datum ook voor de achterste zitplaatsen. Is een bedrijfsauto in gebruik genomen vóór 01-01-2017? Dan blijft een veiligheidsscherm of rugleuning van de zitplaats ervoor op maximaal 1,30 meter toegestaan.



# Reminrichting aanhangwagens



**Remvloeistofreservoir**  
Zware aanhangwagens zijn meestal uitgerust met luchtdrukremmen en deze kunnen gecombineerd zijn met een hydraulisch remsysteem. Het remvloeistofreservoir van dit hydraulisch remsysteem moet voorzien zijn van een passende dop en er moet voldoende remvloeistof in zitten.



**Automatische remstellers**  
Aanhangwagens in gebruik genomen na 31-12-1997 moeten zijn voorzien van automatische remstellers. Bij de vorige aanpassing van de regelgeving was deze eis vervallen, maar deze is nu weer terug in de regelgeving.

## Wijze van keuren diverse remonderdelen

Het controleren van een aantal onderdelen van de reminrichting is moeilijk uitvoerbaar zonder de hulp van een ander. Voor APK-keurmeesters die alleen werken kan dat een probleem zijn. Daarnaast is het controleren ook niet altijd in lijn met de arboregels. Het inklimmen van een auto of zitten in een voertuig op hoogte is niet meer toegestaan. Daarom is de wijze van keuren van de volgende onderdelen hierdoor aangepast.

**Remkrachtregelaar**  
De regelaar moet goed functioneren. Het bedienen van de rem met draaiende motor, waarbij eventueel de as wordt ontlast, is vervallen. Wanneer de hefboom vastzit, kan de remkrachtregelaar niet goed functioneren en dat is nog steeds een afkeur.

**Vervorming van de remslangen**  
Een vervormde (opgezwollen) remslang is nu altijd een afkeur. Je hoeft niet meer te controleren of de vervorming van de remslang opzwelt door de rem in te laten trappen.

**Contact tussen drager van de remvoering en remschijf of -trommel**  
Is de remvoering niet zichtbaar zonder demontage, dan moet het wiel met de hand worden rondgedraaid waarbij geen schurende geluiden hoorbaar zijn. De rem wordt bij deze controle niet meer in werking gesteld tijdens het rondraaien. Het demonteren van een remtrommel bij twijfel is onveranderd.



# Conditioneren van remmen

Het bewust conditioneren van remmen bij het bepalen van een remvertraging van een voertuig is niet toegestaan. Dit geldt voor alle voertuigen als je bij de APK-keuring een remproef uitvoert. Je remt het voertuig zoals het wordt aangeboden. Immers moet het voertuig in alle situaties aan de wettelijke remvertragingseisen voldoen. Zowel koud als warm moet je erop kunnen vertrouwen dat de wettelijke remvertraging wordt behaald.

**Remvertraging aanhangwagen/oplegger**  
Uit de gegevens van de 'afkeur top 10' blijkt dat in de steekproef de wettelijke remvertraging bij een aanhangwagen/oplegger regelmatig niet wordt gehaald. Al jaren staat deze in de top 10. Uit de evaluatie en gesprekken met de branche blijkt dat deze voertuigen veelal gelijk worden geremd als deze van de weg komen. Hierbij kan de temperatuur een rol spelen. In tegenstelling tot personen- en bedrijfsvoertuigen zijn de toelatingseisen voor opleggers en aanhangwagens anders vastgesteld. De Europese eisen zijn gelijk aan de toelatingseisen en in bepaalde situaties wordt bij toelating tot de weg de remvertraging ook bij een bepaalde temperatuur bepaald.

Als tijdens de steekproef de minimale wettelijke remvertraging van een **aanhangwagen** tussen de 95 en 100% is, mag gedurende 10 minuten een rijproef gemaakt worden om de remmen te conditioneren. Dit is geen standaard situatie maar gebeurt alleen op verzoek van de APK-keurmeester met toestemming van de steekproefcontroleur.

Deze situatie is alleen mogelijk als de wettelijke remvertraging tijdens de steekproef niet is gehaald, maar wel groter dan of gelijk is aan de vastgestelde grenswaarde. De grenswaarden uit onderstaande tabel zijn hierbij bepalend.

| Wettelijke remvertraging | Grenswaarde          |
|--------------------------|----------------------|
| 3,8 m/s <sup>2</sup>     | 3,6 m/s <sup>2</sup> |
| 4,0 m/s <sup>2</sup>     | 3,8 m/s <sup>2</sup> |
| 4,5 m/s <sup>2</sup>     | 4,2 m/s <sup>2</sup> |
| 5,0 m/s <sup>2</sup>     | 4,7 m/s <sup>2</sup> |

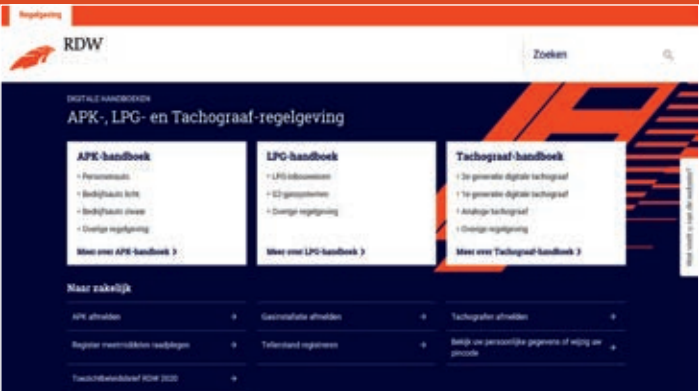
Is de remvertraging bepaald en ligt deze tussen de wettelijke en de grenswaarde, dan zijn twee situaties mogelijk:  
• Het voertuig heeft de remvertraging niet gehaald, maar de keurmeester ziet af van de procedure om te conditioneren, en accepteert de afkeur en de daaraan verbonden cusumpunten.  
• Het voertuig heeft de remvertraging niet gehaald en de keurmeester wil gebruikmaken van de mogelijkheid om te conditioneren. De steekproefcontroleur bepaalt of dit mogelijk is.

Let op: Bij deze tweede situatie zijn de waardes van de behaalde vertraging na het conditioneren leidend voor het keuringsresultaat, maar ook voor de eventuele cusumpunten als de remvertraging niet wordt behaald. In bepaalde situaties kan het conditioneren dus nadelig zijn, doordat de remvertraging nog minder wordt bij verglazing van de remvoering.

## Online regelgeving

Zoals al eerder aangegeven, gaat het papieren handboek verdwijnen. Een handboek bestellen bij de RDW is dan ook niet meer mogelijk. Wel blijft een pdf-versie van de handboeken beschikbaar en kun je deze downloaden en eventueel printen als daar behoefte aan is. Dit is van toepassing op het APK-handboek, maar geldt ook voor het Tachograaf- en LPG-handboek.

Dit jaar zal de RDW voor de laatste keer het Handboek APK versie 01-2021 versturen op papier. Als RDW moeten we mee in deze digitale wereld en dit past ook in de doelstelling 'maatschappelijk verantwoord ondernemen' van de RDW. Minder papier en meer digitaal. Om dit te bewerkstelligen hebben we van alle handboeken nu al een digitale versie.



Om het gemakkelijk te maken is hiervoor één landingspagina ontworpen waarop alle digitale handboeken staan. Via de link: <https://www.rdw.nl/handboeken> zijn deze te bereiken. Alle drie handboeken handig bijeen op één pagina.



# Tellerrapport wordt voertuigrapport

Het tellerrapport is het afgelopen jaar flink onder handen genomen. Naast tellerstand biedt het nu veel meer informatie, zoals de motor- en milieugegevens en historie van het voertuig. Zo krijgt de potentiële koper meer informatie over zijn aankoop. Doordat er in het rapport meer gegevens zijn opgenomen, volstaat de naam 'tellerrapport' niet meer en is gekozen voor de naam RDW Voertuigrapport. Begin

december is de naamsverandering doorgevoerd in het systeem van de RDW en ook op rdw.nl. Naast een andere naam krijgt het rapport ook een nieuwe uitstraling, waardoor het in lijn is met de aangepaste huisstijl van de RDW. De basis van het voertuigrapport blijft een juiste registratie van de tellerstand: dit is onder meer bij de APK-keuring van toepassing.



# Welkom APK 3-keurmeester!

Vanaf 1 mei 2021 is het mogelijk om APK 3-voertuigen, landbouw- en bosbouwtrekkers, te keuren en af te melden. Maar wie mogen deze keuringen gaan uitvoeren en hoe word je APK 3-keurmeester?

Om APK 3-keurmeester te worden moet je een vergelijkbare route afleggen als bij APK 1 of APK 2. Je dient het diploma technicus mobiele werktuigen (mbo niveau 3 of hoger) te kunnen overleggen samen met een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG). Deze VOG mag niet ouder zijn dan 6 maanden. Ben je al keurmeester zware voertuigen (APK 1), dan mag je ook APK 3-keurmeester worden. Een link naar een compleet overzicht van alle opleidingen die toegang geven tot het examen keurmeester landbouw- of bosbouwtrekker komt op de website van IBKI te staan.



## Examen in ontwikkeling

IBKI is momenteel een examen aan het ontwikkelen voor APK 3-keurmeester. De opzet van het examen is gelijk aan de reeds bestaande examens voor APK 1 en APK 2. Het examen is opgebouwd uit 3 onderdelen: theorie, ervaringsvragen en praktijkopdrachten. Het theoriedeel gaat over procedures en wettelijk voorschriften, de verwerking van keuringsgegevens, het afmelden en invullen van het APK-rapport en onder meer de beroepsprocedure. Dit onderdeel bestaat uit 25 meerkeuzevragen.

## Vijf cases

Bij het onderdeel ervaringsvragen dien je aan te tonen dat je over voldoende kennis en ervaring op niveau 3 beschikt om keurmeester te worden. Je krijgt 5 cases/meerkeuzevragen waarin een situatie wordt geschetst van een voertuig of component met een probleem. Om de praktijkervaring van de deelnemer in te schatten, wordt aan

de deelnemer gevraagd om de mogelijke oorzaken van het probleem aan te geven. Tijdens de praktijkopdrachten wordt de keuringstechniek getoetst via 5 à 6 deelvragen per opdracht. Een groot deel van de vragen zijn meerkeuze, maar er wordt ook gebruikgemaakt van invulvragen. Er zijn 6 praktijkopdrachten en daarin zijn de diverse onderwerpen van de keurings-eisen verwerkt.

## Digitaal per tablet

Voor elk onderdeel en elke praktijkopdracht moet een voldoende worden behaald. Tijdens het examen wordt door IBKI het APK-handboek van de RDW ter beschikking gesteld. Tevens is het mogelijk om de online APK-regelgeving te raadplegen. Andere naslagmedia zijn niet toegestaan. Alle onderdelen van het examen worden digitaal

met behulp van een tablet afgenomen. De eerste examens worden gepland in februari 2021 en naar verwachting kunnen kandidaten het examen online boeken vanaf januari. Al deze informatie is nog onder voorbehoud en wordt definitief na publicatie in de Staatscourant.

## Examen APK 1 en APK 2 aangescherpt

Voor de examens keurmeester APK 1 en APK 2 wordt de slagingsnorm per 1 januari 2021 aangescherpt. Voor de praktijkopdrachten moet dan 65% van de te behalen punten worden gescoord. Dit percentage ligt nu op 60.

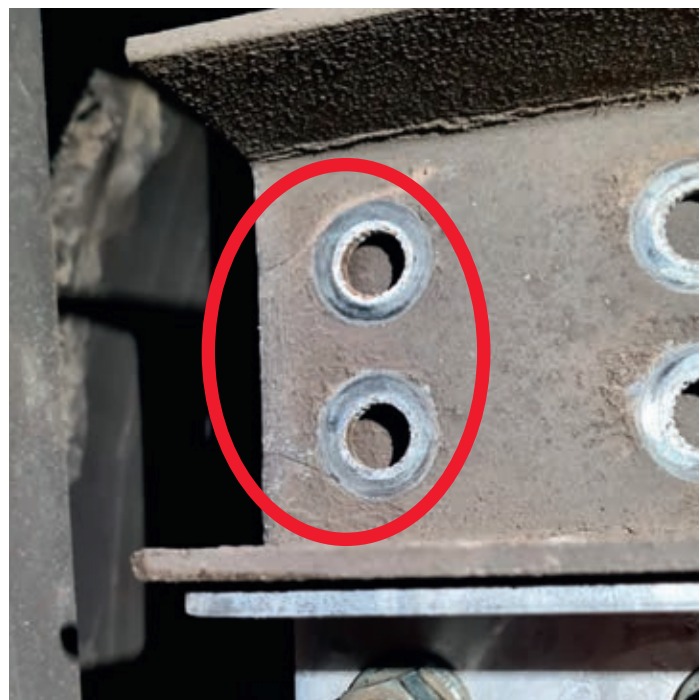
# Scheuren in een hulpbalk

Als RDW monitoren we elke kwartaal welke aspecten er in de steekproef worden vastgesteld en als zodanig worden afgekeurd. Vaak zijn dit de vaste bekende fouten die we tegenkomen bij een steekproef, zoals vergeten adviespunten of gebroken veren. De afgelopen periode zien we een nieuw afkeerpunt dat met stip is binnengekomen in de top 10 van afkeerpunten: 'Hulpbalk gescheurd'.

De basis van deze eis is opgenomen in artikel 5.\*.3 - Algemene bouwwijze van het voertuig. In lid 1 is in één volzin het gehele voertuig benoemd of het nu een chassisraam, mee- of zelfdragende carrosserie of frame betreft. In lid 1B staat dat al deze onderdelen geen breuken of scheuren mogen vertonen.

Dat houdt dus in dat een scheur of breuk altijd leidt tot een afkeur. Dit in tegenstelling tot een roestschade waar we met een roestschadegradatie per onderdeel werken. Daar waar geringe roestschade nog een goedkeur kan zijn, is dat bij breuken en scheuren niet aan de orde.

Het nieuwe afkeerpunt in de top 10 is dikwijls een 'hulpbalk' van een oplegger of aanhangwagen. Deze kennen we als hulplangs- en hulpdwarsbalk. Dit zijn de balkjes die niet direct deel uitmaken van het daadwerkelijk chassis waaraan de assen en koppelingssectie zijn bevestigd, maar bijvoorbeeld balkjes die meer dienen ter ondersteuning van de laadvloer.



Bij sommige merken voertuigen zie je regelmatig scheurvorming op specifieke plaatsen, met name rondom de boutgaten. Hoewel het niet al te ernstig lijkt, is dit niet toegestaan en moet worden afgekeurd. En daarna hersteld.



APK-plicht voor 50 jaar oude voertuigen vervalt

# ‘Vrijstelling terecht en realistisch’

Bert de Boer is de energieke en opgewekte voorzitter van de FEHAC, een grote club die de belangen behartigt van iedereen die oldtimers op wielen koestert. Bert heeft veel tijd en energie gespendeerd in overleg en... met succes. “Ik ben vooral blij dat iedereen ziet dat het een realistische beslissing is om oldtimers vanaf 50 jaar vrij te stellen van de APK-plicht. Het wordt breed gedragen.”

“Weet je dat Nederland, op Engeland na, de meeste oldtimers en de meeste clubs heeft, gerekend naar aantal inwoners? De oude auto of truck of brommer of motorfiets is in zeer goede handen in dit land. Nederland is ook het eerste land waar Mobiel Erfgoed erkend wordt als Cultureel Erfgoed. Dat is toch prachtig?” Bert is nog net zo enthousiast als toen hij 40 jaar geleden begon met zijn eerste DAF. “Ik was gefascineerd door de techniek van die Variomatic. Zo’n goede uitvinding, vind ik. En toen ben ik actief gebleven binnen de historische voertuigen.”

## Oldtimers in puike staat

Bert gaat verder. “Ik ben vooral blij dat erkend wordt dat Mobiel Erfgoed zeer goed wordt onderhouden. Het bewijs daarvan levert de RDW. Die houden bij welke problemen en gebreken op de APK worden geconstateerd. Daaruit blijkt dat oldtimers het minste aantal gebreken hebben. Logisch, want ze worden vertroeteld en ze rijden weinig kilometers. De vrijstelling is nu eindelijk een onderstreping van dit gegeven.” De FEHAC praat ook mee in SO-APK (Stichting Overlegorgaan APK),



waarin de RDW een belangrijke rol speelt. “Van daaruit hebben we een duidelijke stem laten horen richting het ministerie. We zaten gelukkig op één lijn. Ook met de RDW.” Ook speelde mee dat het de APK-keurmeesters geregeld ontbrak aan de specifieke kennis van heel oude voertuigen. Gevolg daarvan is dat een APK-station je vaak liever ziet gaan dan ziet komen, met je klassieker. “Het komt vaak voor dat de eigenaar van de oldtimer meer weet van zijn klassieker dan de keurmeester... En dat is natuurlijk volkomen begrijpelijk,” aldus Bert.

## Minder onderhoud

Angst dat door het afschaffen van de APK-plicht de oldtimers minder goed zullen worden onderhouden, wuift Bert meteen weg. “Dan snap je totaal niet hoe de

*Bert de Boer bij de auto die zijn passie voor Mobiel Erfgoed heeft losgemaakt: een fraaie DAF Coupé (officieel: DAF 55 T) uit 1971.*

oldtimereigenaar in de wedstrijd zit. Die houdt zijn klassieker in puike staat, omdat hij ervan houdt en snapt dat zo’n oudje goed verzorgd moet worden.” De RDW is nu bezig met de implementatie van de wijziging voor de Wegenverkeerswet die 19 mei door de Eerste Kamer is goedgekeurd. Daarin wordt ook geregeld dat we tractoren gaan registreren en voorzien van een kenteken. De vrijstelling maakt onderdeel uit van het totale pakket aan wijzigingen. De wijzigingen gaan in op 1 januari 2021 en dus ook de vrijstelling van de APK-plicht voor 50 jaar en ouder.

# Aanpak voor kortere lontjes

Samen overwinnen we corona. Maar tot die tijd moeten we er met z’n allen het beste van maken, ook binnen de mobiliteitsbranche. Helaas lukt dat niet altijd. RDW-medewerkers die ‘in het veld’ werken, kregen de afgelopen jaren al steeds vaker met agressie te maken. En nu het aantal incidenten tijdens de coronacrisis toeneemt, is de maat echt vol. Tijd dus om in actie te komen.

“Een collega van ons werd eind vorig jaar op een zeer ernstige manier bedreigd. Ik kan niet in details treden, maar het was serieus genoeg om aangifte te doen bij de politie. Uiteindelijk liep dat goed af, gelukkig, maar we waren er met z’n allen wel enorm van geschrokken”, herinnert Willem Rijnberg, manager Toezicht bij de RDW, zich maar al te goed. “Dat was voor ons dus wel een trigger om iets tegen de toenemende agressie te gaan doen.”

## Beveiligers

Niet lang daarna volgde de coronacrisis. “De lontjes werden toen nog korter in de maatschappij, bij bijna iedereen. Dat door de maatregelen op veel plekken de wachttijden wat langer werden, hielp ook niet. Tijdens de eerste golf hebben we bij een aantal RDW-keuringsstations beveiligers ingezet. Dat werkte goed. Vandaar dat er nu sinds het begin van de tweede golf bij

alle zestien stations een beveiliging aanwezig is. Zo kunnen onze collega’s gewoon hun werk doen, zonder discussies te hoeven aangaan over het bijvoorbeeld wel of niet dragen van een mondkapje.”

## Mondkapjesplicht

Over mondkapjes gesproken: sinds 28 oktober zijn die verplicht op alle locaties waar RDW-medewerkers werken of langs komen. Dus niet alleen op onze eigen keuringsstations, maar ook bij erkenninghouders, waaronder alle partijen die APK-keuringen uitvoeren en waar de RDW steekproefsgewijs een inspectie komt doen. “Uiteraard hebben we vooraf gecheckt of dat juridisch wel kon. En dat bleek geen probleem te zijn,” weet Willem.

## Zonder incidenten

“Nadat we 60.000 brieven hadden verstuurd om die maatregel formeel door te geven,

hielden we voor de zekerheid rekening met de nodige weerstand. Maar dat viel enorm mee. De eerste dagen ontvingen we zo’n twintig boze telefoontjes. Daarna werd het weer stil. En belangrijker nog: op bijna alle locaties werd de mondkapjesplicht van de RDW ingevoerd. Zonder noemenswaardige incidenten. Om dat voor elkaar te krijgen, hebben we ook goed met de branche samengewerkt. De brief was pittig, zeker voor alle erkenninghouders die alles gewoon goed willen doen, maar het is nodig om onze dienstverlening veilig te kunnen blijven doen.”

## Doorpakken

“Inmiddels zijn we ook een agressieprotocol aan het opstellen dat aansluit bij ‘Veilige Publieke Taak’, het programma van het ministerie van Binnenlandse Zaken. In dat protocol staat wat we onder agressie verstaan en wat medewerkers van de RDW moeten doen als ze daarmee te maken krijgen. Ook komt er meer duidelijkheid over wanneer wij aangifte doen bij de politie, waar deze zaken dan versneld worden opgepakt. Duidelijk moet zijn dat we agressie in welke vorm dan ook niet tolereren en dat het verstreckende gevolgen kan hebben voor uw erkenning. Daarnaast gaan we extra investeren in trainingen, zodat onze medewerkers nog beter om leren gaan met agressie, in welke vorm dan ook. Uiteraard blijven we bij dit alles nauw samenwerken met de brancheorganisaties,” benadrukt Willem. “Samen staan we sterk!”







AD VAN WINGERDEN, OPRICHTER/VOORZITTER STICHTING TRISKONTAKTEN EN LEEN ALDERLIESTEN, MONTEUR/DAF-SPECIALIST

## ‘Glimmende ogen bij de keurmeesters’

In Zwijndrecht, bij het TRIS Museum (Troepenmacht in Suriname), staat een wel heel bijzondere collectie klassieke DAF-legervoertuigen opgesteld. De perfect gerestaureerde wagens gaan stuk voor stuk de weg nog op en moeten dus zijn voorzien van een geldige APK. Ex-soldaat Ad van Wingerden is voorzitter van Triskontakten, een organisatie die de oud-TRIS'ers in staat stelt contact te houden met Suriname. Vol trots vertellen hij en zijn monteur annex DAF-specialist Leen Alderliesten over de imposante collectie: "Wij laten al onze voertuigen keuren bij het RDW-keuringsstation in Zwijndrecht. Alle keurmeesters kennen Leen, die overigens ook keurmeester is. Hun ogen beginnen al te glimmen als wij met dat oude spul komen binnenrijden." Leen vervolgt: "Bij het RDW-station hebben ze een speciale remvertragsmeter voor onze wagens. Wij zijn er kind aan huis en af en het is gewoon echt leuk voor ons om daar te komen keuren." Volgens Ad zijn de rijdende

museumstukken eigenlijk altijd in orde. "Er komt wat 'ruimte', maar nog wel binnen de tolerantie. Natuurlijk zorgt Leen ervoor dat het voor de komende keuringsronde in orde is gemaakt. Rubbers zijn de belangrijkste aandachtspunten." Leen: "Die zijn oud en verdienen wat extra aandacht. Gelukkig zijn onderdelen nog redelijk goed te verkrijgen." Ieder jaar rijden Ad en Leen met een aantal vrijwilligers verschillende veteranenritten. Ad: "Dan maken ze hun kilometers en daarmee wordt voorkomen dat de boel gaat vastzitten." Het voertuig dat volgens Ad van Wingerden het meest tot de verbeelding spreekt is het fotomodel van vandaag, de DAF YP408, een pantserwagen die diende van '64 tot '88. Leen besluit: "Het publiek vindt dit het indrukwekkendste voertuig en vooral kinderen staan er met open mond naar te kijken. Zij willen het liefst even in de YP zitten en dat is natuurlijk nooit een probleem. Graag zelfs!"