

APK**KEUR** MEESTER

NUMMER 96 - maart 2022

'Spelingsdetectoren zijn een uitkomst'

MARIJN DE JONG VAN VAN DIJK TRUCKS UTRECHT

Eerste APK 3- steekproef

SAMEN OPTREKKEN
VOOR VERBETERING
DUBBELINTERVIEW - PAGINA 6

Op naar een nieuw erkenningensysteem

WAT GAAT ER VERANDEREN
EN WAAROM?
Interview - pagina 8

Theorie en praktijk gesplitst

EXAMEN BEVOEGDHEIDSVERLENING
VERANDERT
GOED GEREGLD - PAGINA 10

Erkenningen in beweging



MARJA PATER,
MANAGER SERVICECENTRUM
ERKENNINGEN RDW

Wat doet het Servicecentrum Erkenningen voor jou? Een aanvraag, uitbreiding of wijziging van je erkenning: dat wordt allemaal met veel toewijding behandeld door de medewerkers van het Servicecentrum Erkenningen. Ook sturen we een bericht als een meetmiddel dreigt te verlopen. De contacten met de erkenninghouders zijn goed, er wordt veel gecommuniceerd per mail en per telefoon en we zien dat de erkenninghouders ons goed weten te vinden. Daarnaast wordt er hard gewerkt aan het moderniseren van het erkenningstelsel. Verderop in deze editie van *APK-keurmeester* zoomt Willem Rijnberg, divisie-manager Toezicht & Beoordeling, hier verder op in en geeft uitleg wat deze veranderingen inhouden.

- 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
Basisontwerp: Kris Kras
Vormgeving, coverbeeld en contentrealisatie: DPG Media Brand Studio
Fotografie: Dennis van Loenhout, Mike Raanhuis, RDW

Niets uit deze uitgave mag zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de RDW in enige vorm worden overgenomen, vervoelvoudigd 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. *APK-keurmeester* wordt gemaakt in samenwerking met:



Een overzicht van de vernieuwde keurstraat. Onder de Volvo is de man van de foto op de voorpagina, keurmeester Stefan Sondervan bezig met inspecteren.

Vanaf 20 mei 2023 moeten alle wielophangingen van vrachtauto's, aanhangwagens en landbouw- en bosbouwtrекkers tijdens het uitvoeren van een APK met behulp van een spelingsdetector worden gecontroleerd. Van Dijk Trucks Utrecht was er vroeg bij, maakte van de gelegenheid gebruik en pakte gelijk hun complete APK-keurstraat aan. Chef werkplaats Marijn de Jong legt uit.



MARIJN DE JONG,
CHEF WERKPLAATS
VAN DIJK TRUCKS UTRECHT

Zo'n grondige aanpak, dat heeft intern vast veel impact gehad?
"Zeker! Om de erkenning APK 1 te behouden moesten we sowieso vernieuwen, dus dan ook maar zo ingrijpend mogelijk verbouwen. Dat vergde veel vooruitdenken: wat wilden we allemaal en wat zouden de consequenties zijn? Het resultaat was dat er zes weken lang niet werd gekeurd in onze straat. Gelukkig hebben we nog een keurstraat in een ander pand waar we gewoon door konden met keuren en afmelden."

Wat is er in die zes weken allemaal gebeurd?
"Er is een betonlaag gestort om alles goed vlak te maken én om de juiste werkhoopte in de put te krijgen. Het beton moest

meer dan twee weken uitharden, daar ging veel tijd in zitten. Naast de nieuwe verplichte spelingsdetectie is ook een nieuwe remtestinrichting met een trek-inrichting voor de aslastsimulatie geplaatst en een nieuwe putkrik. Daarnaast is er een railsysteem geïnstalleerd van wand tot wand, waar ons koplampafstelapparaat aan hangt. Waarom? De ruimte van het uiteinde van de put tot aan de roldeur was te krap voor een rails in de vloer, dus dit is voor ons een ideale oplossing voor de vaste stelplaats."

Wat was de reden om echt alles in één keer aan te pakken?
"Dat we nu klaar zijn voor de toekomst. Wij kijken graag vooruit bij Van Dijk Trucks

en doordat we alles ineens deden was het wel zo efficiënt. Bovendien verhogen we met alle aanpassingen het werkplezier en comfort voor de APK-keurmeesters, er is een duidelijke arbo-verbetering. Zo zijn er geen putrandbeschermers meer, de putvloer is nu helemaal vlak en de diepte is nu optimaal. Het scheelt simpelweg bukken en geregeld je hoofd stoten. En natuurlijk de spelingsdetectoren, die zijn ook een uitkomst. De techniek is stukken sterker dan je benen en armen, het scheelt dan ook flink in de belasting op je lichaam. Je kunt nu bijvoorbeeld veel gerichter kijken welke (veer)pen er versleten is. De verbouwing was een behoorlijke investering, maar gelukkig hebben we veel zelf kunnen doen."

APK-keuring van een geschorst voertuig

Is een voertuig geschorst? Dan mag de klant tóch een APK-keuring laten uitvoeren. De klant mag in Nederland met het geschorste voertuig over de openbare weg naar de plaats van de keuring rijden. Voorwaarde is dat het voertuig verzekerd is op de dag van rijden en dat er sprake is van een volledig uitgevoerde APK. Ook de belastingdienst controleert hierop en de regels zijn aangescherpt.



Het tonen van een afspraak of factuur volstaat niet meer, er moet op de dag dat gebruik is gemaakt van de openbare weg worden bewezen dat het voertuig een APK-keuring heeft gehad. Dit kan alleen met een APK-keurings-rapport dat op die dag is afgegeven. Het mag zowel een afkeurmelding als een goedkeurmelding zijn. Dit betekent dat op de dag van gebruik van de openbare weg het voertuig is gekeurd en dat het keuringsresultaat ook die dag is afgemeld in het RDW-register. Wordt aan deze voorwaarde niet voldaan, dan is er formeel gezien geen sprake van APK-keuring en vervalt de belasting-vrijstelling.

- Aandachtspunten in de praktijk bij een geschorst voertuig:
1. Maak de afspraak met de klant dat het voertuig wordt aangeboden op een moment dat keuren en afmelden op die dag nog mogelijk is.
 2. Controleer tijdens het maken van de afspraak of je het voertuig kan en mag

- keuren. (Past het voertuig op de remmen-bank en de APK-hefbrug/inspectieput? Wat is de massa van het voertuig?)
3. De klant dient bij het aanbieden van het voertuig de medewerkers te informeren dat het voertuig is geschorst.
 4. De keurmeester moet op **dezelfde dag** het voertuig keuren en het resultaat afmelden (afkeurmelding of goedkeur-melding).
 5. Als het voertuig is afgekeurd en reparatie is op de dag niet mogelijk, meld het dan zoals gebruikelijk af als afkeur. Dan heeft de klant geen probleem en kan het voertuig daarna worden gemeld als goedkeur. Op beide dagen is dan een APK-keuring geregistreerd.
 6. Indien het voertuig na reparatie voldoet aan de eisen moet deze met de status 'goedkeur met reparatiepuntvermelding' worden afgemeld.

Meer lezen?
Kijk op: www.belastingdienst.nl, zoek-woorden 'schorsen APK'

Hoe staat het met de controleplaats voor de daling van de verlichting?

Vanaf 1 januari 2022 is het voor APK- en LPG-erkenningen verplicht te beschikken over een goedgekeurde controleplaats voor de dim- en mistvoorlichten. Deze controleplaats moet niet alleen vlak zijn, maar ook horizontaal.

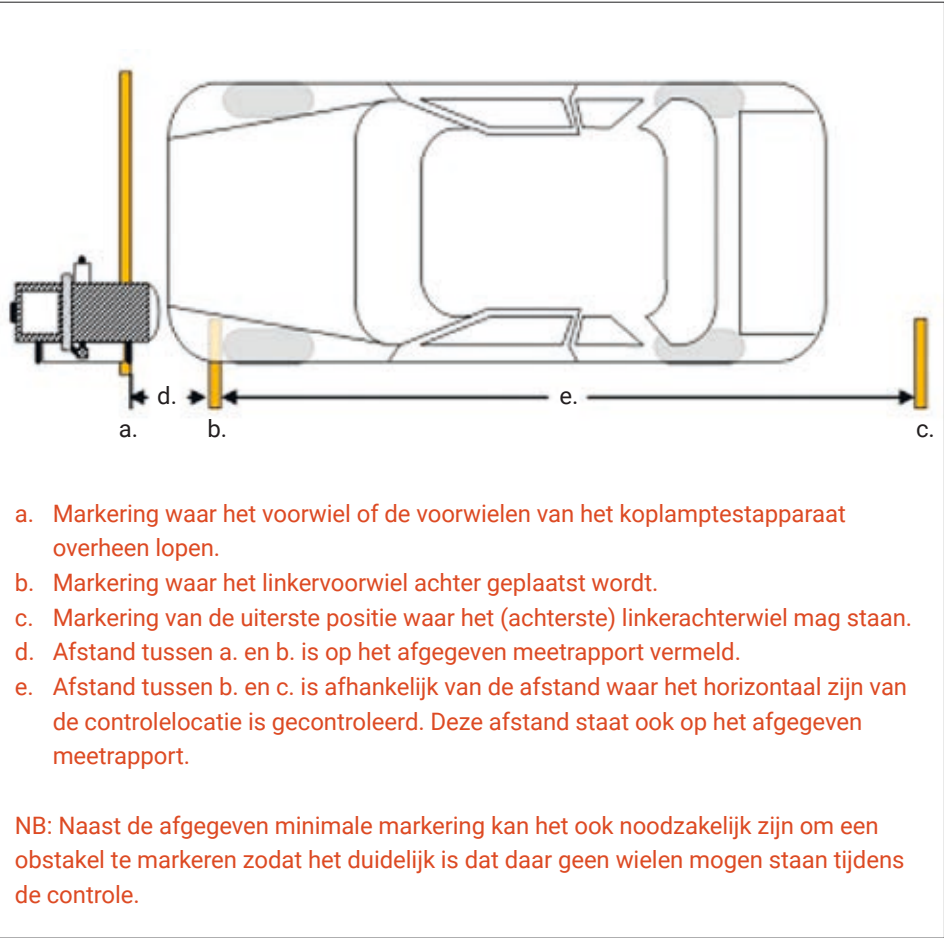
In de afgelopen twee jaar hebben mede-werkers van de RDW alle erkenninghouders bezocht en met behulp van een laser deze controleplaatsen beoordeeld. Van elke meting is een meetrapport gemaakt en iedere erkenning moet zijn voorzien van dit rapport. Een toezichthouder Bedrijven kan hier naar vragen. Zorg dus dat het meetrapport beschikbaar is.

Controleplaats
In de keuringsruimte moet het duidelijk zijn waar deze controleplaats is gelokaliseerd. Indien de controleplaats is gelokaliseerd anders dan op een vloer, dan dient met een opschrift worden aangegeven dat deze plaats geschikt is voor de controle van de daling van de verlichting. De beoordeling van de daling van de lichten vindt altijd plaats op de controle-plaats. Het voertuig moet met de voorste en achterste wielen tussen de aange-brachte markering staan. Deze markeringen staan ten minste bij het linkervoorwiel en het linkerachterwiel. Het voertuig moet met de wielen tussen de markeringen (B en C) passen waarbij het hart van het wiel op de markering mag staan. Lukt dit niet, dan mag je het voertuig niet keuren. Eén uitzondering is dat een hefas in geheven toestand zich achter de achterste markering mag bevinden.

Markering
De erkenninghouder moet aan de hand van het meetrapport alle verplichte marke-ringen zelf aanbrengen. Alle aangebrachte

markeringen dienen duurzaam te zijn aan-gebracht. In de keuze 'hoe aanbrengen' is de erkenninghouder vrij. Als uit het meet-rapport blijkt dat er plekken zijn waar geen voertuigwielen mogen staan, dan moeten deze plekken ook zijn gemarkeerd. Meer informatie is te vinden bij 'Toelichting inrichting keuringsruimte, werkplaats en apparatuur' op de website van de RDW.

Koplampstestapparaat
Het koplampstestapparaat moet met het voorste wiel op de markering (a) staan. In de handleiding staat hoe ver het koplamp-testapparaat van het voertuig moet staan voor een juiste controle. Je mag het voertuig in het gemarkeerde vlak naar voren of naar achteren bewegen om de juiste afstand te krijgen.



- a. Markering waar het voorwiel of de voorwielen van het koplampstestapparaat overheen lopen.
- b. Markering waar het linkervoorwiel achter geplaatst wordt.
- c. Markering van de uiterste positie waar het (achterste) linkerachterwiel mag staan.
- d. Afstand tussen a. en b. is op het afgegeven meetrapport vermeld.
- e. Afstand tussen b. en c. is afhankelijk van de afstand waar het horizontaal zijn van de controlelocatie is gecontroleerd. Deze afstand staat ook op het afgegeven meetrapport.

NB: Naast de afgegeven minimale markering kan het ook noodzakelijk zijn om een obstakel te markeren zodat het duidelijk is dat daar geen wielen mogen staan tijdens de controle.

Invoering deeltjesteller nadert

Voor het keuren van een diesel met verplicht roetfilter, is gebruik van een deeltjesteller vereist vanaf 1 juli 2022 (APK 1 en APK 2). Die datum is definitief en komt steeds dichterbij. Alleen als je een door het NMI goedgekeurde deeltjesteller hebt, kun je straks nog een voertuig met verplicht roetfilter keuren en afmelden. Het afmeldsysteem gaat dat achter de schermen automatisch controleren. Bepalend daarvoor is het raadpleegscherm. Staat daarin roetfilter verplicht: ja, dan moet er een goedgekeurde deeltjesteller in het Register Meetmiddelen (RME) staan. Als dat niet zo is, dan is afmelding **niet** mogelijk.

Wil je ook na 1 juli de diesels met verplicht roetfilter blijven keuren, maar heb je nog geen goedgekeurde deeltjesteller aangeschaft of besteld? Dan is het aan te raden om daar niet tot het laatste moment mee te wachten. Er zijn meerdere leveranciers die goedgekeurde deeltjestellers aanbieden, zij kunnen je hier verder over informeren.

RDW		
APK Webdirect		
Home > Raadplegen Voertuig		
Home		
Raadplegen Voertuig		
APK	Technische gegevens personenauto	
LPG-installatie	Kenteken:	X-111-XX
Tachograaf	VIN:	XXX123XX45X12345
Keurmeester	Plaats VIN:	
KeuringsInstantie	Merk:	OPEL
	Type:	GRANDLAND X
	Datum eerste toelating:	28-05-2020
	APK Vervaldatum:	28-05-2023
	Voertuigsoort:	Personenauto
	Carrosserietype(n):	AF
	EEG voertuigclassificatie:	M1
	Brandstof:	D
	Geluidsniveau (dB(A)):	75
	Toerental geluidsniveau (min-1):	2813
	Roetfilter verplicht:	Ja (meting met deeltjesteller)

Samenwerken voor een nog betere APK 3

Steekproefcontroleur Michel Wittebol was nog nooit als steekproever bij de Hillegomse firma Kraakman geweest. En wat gebeurt er? Bij de eerste en enige APK 3-keuring die Kraakman tot nu toe uitvoerde, viel meteen een steekproef waar Michel op af moest. Hoe bijzonder is dat?

Dat de allereerste APK 3-keuring die Kraakman in Hillegom uitvoerde meteen een steekproef kreeg, is een enorm toeval. Daarmee had Kraakman meteen een primeur, want het was bovendien de allereerste APK 3-steekproef van Nederland. "Onze keurmeester was best nerveus", zegt werkplaatsvoorman Jaap Zandbergen van Kraakman. "Zijn allereerste APK-keuring, en dan ook nog meteen een steekproef. Dat was de eerste keer dat wij met een steekproefcontroleur van de RDW te maken kregen."

Opgelaten

Steekproefcontroleur Michel Wittebol van de RDW vindt het vervelend als hij hoort van de zenuwen over zijn komst. "Was de druk er wel af toen ik weg was," vraagt hij. Als Jaap hem geruststelt vertelt Michel: "Natuurlijk zou ik hem nooit hard hebben aangepakt bij een foutje. Het was voor ons allebei de eerste keer, en het is complexe materie. Hij heeft veel gevraagd en geleerd, maar ik ook. Juist door samen te werken kunnen we de APK 3 nog beter maken."

Regeltjes stampen

Dat leerproces begon voor Michel al tijdens de opleiding. "Ik hou wel van een uitdaging. Met een goede voorbereiding was de opleiding goed te doen maar wij hebben ook al keuringservaring vanuit de APK 1 en APK 2. Van keurmeesters die voor het eerst met een APK-keuring aan de slag gaan kun je niet verwachten dat ze zich alle stof zo snel eigen maken." Jaap herkent dat gevoel van zijn collega keurmeester: "De opleiding is kort en het is een hele kluif om de regelgeving onder de knie te krijgen. De eerste keer is hij daardoor ook gezakt."

Verbeterpunten

Zelf is Jaap geen APK 3-keurmeester, maar in zijn rol als voorman heeft hij zich wel uitgebreid verdiept in de regels. Bovendien doet hij als VA-keurmeester dagelijks de veiligheidskeuring voor arbeidsmiddelen van land- en tuinbouwbedrijven. Met hun kennis zien zijn collega's en hij nog wel wat verbeterpunten voor de splinternieuwe APK-variant. "Dat alleen trekkers en niet



Steekproefcontroleur Michel Wittebol (l) nam de allereerste APK 3-steekproef voor zijn rekening.

het getrokken materieel wordt gekeurd, blijft ons verbazen, want juist daar zien we excessen. De APK 3 leunt nog te veel op vrachtwagens: trekhaken worden gecontroleerd, maar naar de hefinrichting – waar machines van vele tonnen in hangen – wordt niet gekeken," vertelt hij.

Handhaving

Jaap stelt dat veel ondernemers de APK 3 helaas nog zien als onnodige rompslomp, die ze liever vermijden: "Zij laten hun

'De APK 3 staat nog in de kinderschoenen en wordt verder doorontwikkeld. Hoe meer we leren, hoe beter het wordt.'

trekker registreren met een snelheid die niet APK-plichtig is. Ik denk dat de helft van die trekkers wél APK-plichtig is." Hij hoopt dat handhaving snel volgt, zodat de APK 3 kan gaan zorgen voor de veiligheid die het beoogt. Michel sluit zich aan bij die woorden: "Op de weg zie je soms trekkers met heel slechte verlichting, eigenlijk kan dat niet. Ik begrijp waarom de keurmeester verbaasd was toen ik bij mijn steekproef de verlichting van de trekker wel en van de aanhangwagenstekker niet controleerde.

De APK 3 staat nog in de kinderschoenen en wordt verder doorontwikkeld. Hoe meer we leren, en hoe beter de handhaving wordt, hoe meer er ook gekeurd wordt. De RDW is er klaar voor!" Dat geldt ook voor Kraakman. "We hebben een enorme investering gedaan," zegt Jaap, "niet alleen in het opleiden van keurmeesters, maar ook in een gloednieuwe remmenbank. Zo'n investering verdien je niet terug met één keuring, maar dat geeft niet. We investeren omdat we staan voor veiligheid. Uiteindelijk loont dat."

Nieuw erkenningstelsel bouwt verder aan vertrouwen

Een nieuw erkenningstelsel moet het leven voor goedwillende erkenninghouders makkelijker maken en er daarnaast voor zorgen dat malafide bedrijven harder en doeltreffender kunnen worden aangepakt. Divisiemanager Toezicht & Beoordeling Willem Rijnberg van de RDW legt uit hoe de RDW werkt aan een sterker MERK.

MERK is de afkorting die binnen de RDW gebruikt wordt voor de modernisering van het erkenningstelsel. Als dat nieuwe erkenningstelsel eind 2022 realiteit wordt, gaat een langgekoesterde wens van de RDW en de branche in vervulling, vertelt Willem Rijnberg. Hij is binnen de RDW verantwoordelijk voor het toezicht op de ruim 30.000 erkenninghouders in ons land. "Veruit de meeste erkenninghouders doen het hartstikke goed, dat zien we elke dag. Maar onze steekproefcontroleurs en toezichthouders zien ook die kleine groep bedrijven die zich schuldig maakt aan ondermijning en fiscale criminaliteit, of die zelfs dient als dekmantel voor drugs- of mensenhandel. Als RDW willen wij niet met dergelijke bedrijven worden geassocieerd. We willen de mogelijkheid hebben om hard te kunnen optreden, zodat ook goedwillende ondernemers niet met dit soort activiteiten geassocieerd hoeven te worden."

Eerst een basiserkenning

In het huidige stelsel krijgen erkenninghouders nog een erkenning voor diverse onderdelen – denk aan APK of bedrijfsvoorraad – als ze aan de juiste regels voor die erkenning voldoen. In het nieuwe erkenningstelsel moet er eerst een 'basiserkenning' worden aangevraagd om in aanmerking te komen voor de specifieke erkenningen. Rijnberg: "Die

basiserkenning toetst niet alleen of een ondernemer voldoet aan bijvoorbeeld de geldende milieueisen en of de arbeidsomstandigheden in orde zijn, maar vereist ook een recente Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG). Bij twijfel kunnen we een integriteitsscreening doen (Wet Bibob). Pas als de basiserkenning er is, kan een ondernemer specifieke erkenningen aanvragen."

'Veruit de meeste erkenninghouders doen het hartstikke goed, dat zien we elke dag.'

Achter de schermen wordt met de betrokken brancheorganisaties hard gewerkt aan de definitieve vormgeving van het nieuwe erkenningstelsel en de wetgeving die dat stelsel de juridische grondslag moet bieden. Rijnberg stelt dat het nieuwe erkenningstelsel eind 2022 operationeel moet kunnen worden, en verzekert ondernemers dat ze voldoende tijd hebben om aan de nieuwe voorwaarden te voldoen: "Ondernemers krijgen tijdig bericht wanneer ze hun zaken in orde moeten brengen. Ook niet onbelangrijk om te melden is dat we ernaar streven dat dit

nieuwe erkenningstelsel niet tot een tariefsverhoging voor de specifieke erkenningen leidt. Alleen voor de basiserkenning komt er een nieuw tarief."

Niet meteen een rode kaart

In het oude stelsel ontbrak vaak de juridische grondslag voor het intrekken van alle erkenningen tegelijk. Dat wordt in het nieuwe erkenningstelsel wel mogelijk als de situatie erom vraagt. "Malafide bedrijven lopen zo de kans om hun basiserkenning te verliezen," zegt Rijnberg. "Als dat gebeurt vervallen automatisch ook de andere erkenningen. Dat we in het nieuwe systeem harder kunnen optreden betekent niet dat ondernemers meteen de rode kaart krijgen bij een foutje. Ja, ook zij maken wel eens foutjes, en daar moeten we ze op aanspreken, maar de bedoeling is dat we voor die groep juist milder worden en dat we vaker coachend optreden. Gedragsbeïnvloeding is het toverwoord in het nieuwe erkenningstelsel. Bovendien wordt het een flexibel systeem: omdat specifieke erkenningen op een lager regelgevingsniveau komen, wordt het in de toekomst eenvoudiger om wijzigingen door te voeren en nieuwe erkenningen toe te voegen."

Snel resultaten

Helaas worden medewerkers van de afdeling Toezicht van de RDW de laatste



jaren vaker geconfronteerd met vormen van agressie bij erkenninghouders en keurmeesters. Rijnberg verwacht dat die agressie kan toenemen als de RDW meer gaat inzoomen op risicobedrijven. "Onze medewerkers worden steeds beter getraind en begeleid in hun omgang met agressie tijdens de uitvoering van hun werk. We verwachten bovendien dat de nieuwe aanpak snel resultaten gaat brengen. Zo maken we de branche beter, en kunnen we consumenten samen laten zien dat je op een RDW-erkend bedrijf kunt vertrouwen."

'Gedragsbeïnvloeding is het toverwoord in het nieuwe, flexibelere erkenningstelsel.'

Divisiemanager Toezicht & Beoordeling van de RDW Willem Rijnberg verwacht dat de nieuwe versie van het erkenningstelsel snel resultaten gaat brengen.

Vernieuwd: erkenningschildje en -stickers

In navolging van de nieuwe huisstijl van de RDW zijn ook het erkenningschildje en de -stickers vernieuwd.

Nieuwe erkenninghouders krijgen automatisch deze opgefriste versies afgeleverd, van zowel muurschildje als de bij de erkenningen of bevoegdheden behorende stickers. Ook toezichthouders van de RDW die bij bestaande erkenninghouders versleten schildjes of stickers tegenkomen, laten de nieuwe exemplaren opsturen.

Ook online

Een paar spelregels: het muurschildje hoort goed zichtbaar aan de buitengevel van het bedrijf bevestigd te worden. Stickers horen ook vanaf de buitenkant zichtbaar te zijn, bijvoorbeeld op de achterkant van het raam naast de entree. Daarnaast mag een erkend bedrijf een afbeelding van het muurschildje en de stickers gebruiken op de website. Het logo van de RDW mag niet gebruikt worden. Ten slotte: 'oude' c.q. huidige versies van het schildje en de stickers blijven gewoon geldig.



Uitlezen voertuigdata APK 2

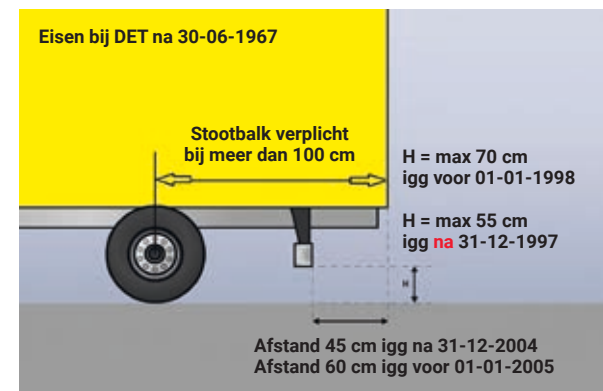
Europese regelgeving schrijft voor dat het vanaf 20 mei 2023 verplicht is om meer data uit te lezen tijdens de APK-keuring. Het gaat daarbij om een uitgebreide controle van het eCall-boordsysteem en om de registratie van de brandstofverbruiksgegevens. De uitlezing moet worden uitgevoerd met een daarvoor geschikte scantool. Hoe de wijziging in de praktijk eruit gaat zien, is op dit moment nog niet bekend. Zodra er meer duidelijkheid over is, word je daarover geïnformeerd.



Rectificatie: eisen voor een stootbalk

Ondank alle zorgvuldigheid is er toch een onvolkomenheid in de APK-Keurmeester 95 geslopen in het artikel over de stootbalk.

In de afbeelding stond dat bij een voertuig igg **voor** 31-12-1997 de hoogte (H) max 55 cm mag zijn. Dit is onjuist: de hoogte (H) max 55 cm moet **na** 31-12-1997 zijn. In de afbeelding hiernaast is het nu juist weergegeven.



igg = in gebruik genomen

IBKI huldigt *excellente* APK-keurmeesters

Sinds 2016 zet IBKI de APK-keurmeesters in het zonnetje die voor hun examen Bevoegdheidsverlenging een 100%-score behaald hebben. Zo ook vorig jaar in 2021. IBKI verraste de zogenaamde *excellente* APK-keurmeesters met een bezoek, een oorkonde en een presentje.

De besten van de klas kunnen normaal gesproken rekenen op een gezellige barbecue in Nieuwegein maar vanwege de corona-pandemie ging die, net als in 2020, niet door.

“We hebben lang gehoopt dat een dergelijke bijeenkomst toch doorgang zou kunnen vinden,” vertelt André Vreman, producteigenaar APK bij IBKI. “Maar

corona is niet zomaar weg, dus hebben wij de excellente APK-keurmeesters opgezocht in hun eigen werkomgeving. En dat werd duidelijk gewaardeerd! Sommige bedrijven maakten er echt een feestje van om hun collega extra in het zonnetje te zetten,” aldus André. In 2019 werden er 11.557 APK 2- en 1.488 APK 1-examens Bevoegdheidsverlenging

afgelegd waarvan 25 APK-keurmeesters 100% scoorden en zich ‘excellente APK-keurmeester’ mogen noemen. In 2020 werden er 10.604 APK 2- en 1.393 APK 1-examens Bevoegdheidsverlenging afgelegd. Dat leverde 15 ‘excellente APK-keurmeesters’ op. De volledige lijst van excellente APK-keurmeesters is te vinden op: www.ibki.nl/apk.



Sjoerd de Vries haalde een 100%-score op het examen Bevoegdheidsverlenging lichte voertuigen oftewel APK 2 Bevoegdheidsverlenging. Hij werkt bij Century in Groningen.

Examen Bevoegdheidsverlenging verandert

Voor het examen APK Bevoegdheidsverlenging staan twee wijzigingen op stapel:

- De overstap naar een ander afnamesysteem.
- De loskoppeling van het praktijk- en theoriedeel.

Deze wijzigingen worden vanaf het einde van het eerste kwartaal 2022 gefaseerd doorgevoerd en zijn naar verwachting medio juli 2022 afgerond.

Nieuw afnamesysteem

De overgang naar een ander toetsafnamesysteem, dat onder andere ook door universiteiten, hoge scholen en ROC's wordt gebruikt, heeft voor de deelnemers geen gevolgen. Een iets andere opmaak zal misschien opvallen, maar voor mensen met dyslexie bijvoorbeeld beschikt het over een handige tool. Je kunt makkelijk wisselen naar een ander en groter lettertype. Wij gebruiken dit nieuwe systeem al bij het examen keurmeester

Landbouwvoertuigen (APK 3), en daar werkt het naar tevredenheid.

Theorie en praktijk worden gesplitst

Het splitsen van theorie en praktijk is een tegemoetkoming aan het verzoek om meer inzicht te krijgen in de resultaten van het praktijkgedeelte. Met de splitsing tussen theorie en praktijk wordt de score op de praktijkvragen verduidelijkt. Antwoorden op de praktijkvragen worden niet vrijgegeven, omdat er een beperking is qua materiaal, ruimte en de hoeveelheid vragen die je over een object of voertuig kunt stellen. Op de theorievragen wordt wel feedback gegeven. Voorheen was het mogelijk om direct na een onderwerp de foute antwoorden in te zien. Voortaan kunnen deelnemers na afloop van alle theorievragen de foutieve vragen inzien. Voordeel hiervan is dat er geen tijdsdruk meer is van resterende onderwerpen die nog moeten worden beantwoord. De overgebleven tijd kan zo worden

gebruikt om rustig de foutieve antwoorden te bestuderen. De beschikbare tijd voor het theoriedeel en het bestuderen van foutieve antwoorden blijft 1,5 uur, evenals de 5 onderwerpen.

Cesuur

De normering (cesuur) voor het examen Bevoegdheidsverlenging blijft ongewijzigd, maar compensatie binnen vragenblokken is niet meer mogelijk door de splitsing van de praktijk en de theorie. Je krijgt in totaal 6 vragenblokken en deze moeten allemaal met een voldoende worden afgesloten. In de resultatenlijst worden de behaalde resultaten in een cijfer weergegeven en niet meer in een percentage. Om een 5,5 te behalen voor een onderdeel moet je 70% van de vragen goed hebben. Bij een onvoldoende moet het gehele examen opnieuw worden afgelegd. Vrijstelling en compensatie van de diverse onderwerpen is nog steeds niet mogelijk. De praktijkvragen worden over het algemeen goed gemaakt. Voor

de keurmeesters die voorheen met goede cijfers slaagden voor het examen Bevoegdheidsverlenging verandert er niet veel. APK-keurmeesters die met de hakken over de sloot het examen behaalden, moeten misschien een tandje bijzetten.

Welke vragen scoren minder goed?

Uit analyses blijkt dat vragen over de remmentestbank en roest-schades matig scoren, evenals de bijbehorende berekeningen. Wat ook opvalt is dat vragen over keuringseisen die in de afgelopen jaren zijn gewijzigd en nieuwe keuringseisen, als lastig worden ervaren. Vragen gesteld over EOBD, emissiewaarden, controle apparaat (tachograaf), remvertraging en drukproef scoren ook opvallend minder.

Tip: vragen goed lezen en raadpleeg bij twijfel de APK-Regelgeving, de online Regelgeving, of de lesstof van je opleider. Je kunt tenslotte niet alles weten. Succes!



EDWIN VAN VELLER, WANDELENDE VRAAGBAAK EN EIGENAAR VAN MEERDERE CITROËNS MÉHARI

‘De Méhari is zo ongelofelijk ‘niet’

Heel veel sympathieker dan een Méhari kan een auto eigenlijk niet worden. Deze op de 2CV gebaseerde Citroën, geksterend ook wel eendenjeep genoemd, is een lichtgewicht, recreatieve terreinauto. Hij werd ook ingezet door het Franse leger en de gendarmerie. Edwin van Veller is webmaster én wandelende vraagbaak binnen de Méhari Club Nederland en bouwde/restaureerde in zijn leven meer dan 25 exemplaren. “Ik ken ze van boven en van onder en van links naar rechts,” zo stelt de Méhari-kenner terwijl hij een rondleiding geeft door zijn indrukwekkende Méhari-mancave. Edwin liet de keuze van zijn huis zelfs afhangen van de grootte van deze bijbehorende garage. “De Méhari is zo ongelofelijk ‘niet’. Hij is niet comfortabel, níét snel, níét praktisch, níét handig om aan te sleutelen en hij is níét mooi. Dat vinden de meesten althans. Bovendien, wie bedenkt het, zo’n koets van plastic! Het is een

non-auto en juist daarom ben ik er zo gek op.” De Méhari-liefde begon met twee wrakken waar Edwin in zeven maanden tijd een prachtige gerestaureerde auto van maakte. Al zijn Méhari’s hebben overigens namen, zoals Gifkikker voor de groene, Pimpel voor de paarse, toMAATJE voor de rode en Kratie voor de gele. Met eerstgenoemde is Edwin al drie keer naar Benin in West-Afrika gereden. Edwin vervolgt vol vuur: “De Méhari is mijn passie. Het autootje heeft niet alleen mijn leven veranderd, maar dat van mijn gehele familie. Ook mijn vader, broer, neefje en nichtje zijn helemaal fan en hebben er een. Zorgen over de APK’s van zijn geliefde auto’s heeft Edwin nooit gehad. “Zoals gezegd, ik ken ze vanbinnen en vanbuiten. Bovendien lopen bijna alle Méhari’s dit jaar of volgend jaar uit de APK. Ik onderhoud ze hoe dan ook optimaal. Dat moet ook wel, want wie weet ga ik er een keer mee naar de Noordkaap.”