

APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 100 - april 2023 

Nummer

100

Jubileum-
editie

'Werken met 700 bar druk'

KEURMEESTER EN WATERSTOFSPECIALIST IVO VAN DER VOORT
VAN AUTOGROEP URSEM BARTEN IN AMSTERDAM

25 jaar APK- keurmeester

RDW-RELATIES AAN
HET WOORD
INTERVIEW - PAGINA 4

RDW-directeur op de werkvloer

BELANG VAN KEURING STAAT
BUITEN KIJF
INTERVIEW - PAGINA 8

De wereld van de APK-keurmeester

OVER GOEDE VOORBEREIDING,
ENTHOUSIASME EN EER
INTERVIEW - PAGINA 14

Mijlpaal



EDWIN HEEMROOD
ADVISEUR PROCESONDERSTEUNING
TOEZICHT RDW

Wat een mijlpaal, nummer 100 van het vakblad *APK-keurmeester*! Met jaarlijks vier edities wordt er al 25 jaar met passie en inzet gewerkt aan dit vakblad. Sinds vorig jaar ben ik een van de redactieleden. Het doel bij de start van *APK-keurmeester* was dat we jullie graag informeren over wat er allemaal aan komt. Ook willen we zaken verduidelijken. We weten vanaf de werkvloer dat daar nog steeds behoefte aan is. We weten ook dat het blad altijd goed wordt gelezen. In de tijd dat ik zelf keurmeester was, keek ik ook altijd uit naar het nieuwe nummer. En nu ben ik dan betrokken bij de ontwikkeling van dit blad: best bijzonder.

In deze jubileumuitgave kijken we terug op ontwikkelingen in APK-land. Maar we kijken ook richting de toekomst naar nieuwe zaken. Ook andere betrokken partijen, zoals ATC, BOVAG, ANWB en IBKI vertellen over hun rol bij het maken van dit vakblad en over hun deelname aan de SO-APK. 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? Zie Keurmeester omgeving.
- Over examens en bevoegdheidspassen? IBKI 030 608 77 66.
- Adreswijziging doorgeven? Zie Keurmeester omgeving.



Redactieadres:

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

Basisontwerp: Kris Kras

Vormgeving, coverbeeld en contentrealisatie: DPG Media

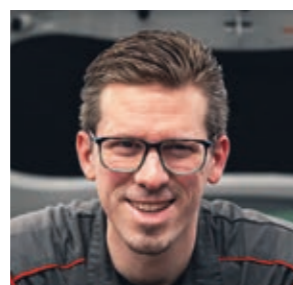
Fotografie: Dennis van Loenhout, Jacco van de Kuilen, Mike Raanhuis, RDW

Niets uit deze uitgave mag zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de RDW in enige vorm worden overgenomen, veelevoudigd 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:



Waterstof tot nadenken

Ivo van der Voort is APK-keurmeester en waterstofspecialist bij Autogroep Ursem Barten in Amsterdam-West. Hij ziet wel toekomst in waterstofauto's – vooral veel voordelen. “Dat mijn werkplek flink moest worden aangepast, dat is alleen maar logisch. Veiligheid boven alles, hè.”



IVO VAN DER VOORT
VAN AUTOGROEP URSEM BARTEN
IN AMSTERDAM

Ivo, een waterstofauto als deze Nexo, hoe werkt dat nou precies?

“Een waterstofauto haalt zijn energie uit, jawel, waterstof. De brandstofcel zet deze waterstof om in stroom voor de elektromotor. De enige uitstoot is onschuldige waterdamp. Het rijdt echt super. Zoals een elektrische auto, maar dan zonder het gewicht van het zware batterijpakket. Deze is een stuk lichtvoetiger. Bijkomend voordeel: in vijf minuten tank je 'm vol en beschik je over 600 echte kilometers aan bereik. Hier om de hoek kunnen wij tanken, dat is een groot voordeel. Dit jaar komen er meerdere stations bij in Nederland en dat is alleen maar goed voor de verdere groei van waterstof.”

Waterstofspecialist, dat klinkt aardig futuristisch. Vertel eens.

“Tja, gecertificeerd waterstofexpert, zo mag ik mijzelf noemen. Ik ben de enige waterstofspecialist van Autogroep Ursem Barten. De reden is tweeledig: techniek

heeft altijd al mijn persoonlijke interesse en mijn kennisniveau sluit erg goed aan. Voor mijn certificering ben ik op training geweest bij de Hyundai-importeur. Je moet namelijk gecertificeerd zijn om aan waterstofauto's te werken, in ons geval de Hyundai Nexo en de ix35.”

Wat komt er allemaal bij kijken?

“Behoorlijk wat, hoor. Zo is ons pand grondig aangepakt om aan deze voertuigen te mogen werken. Wij hebben onder meer een waterstofdetecteer- en afzuiginstallatie laten installeren, waterstof is namelijk reukloos én brandbaar. In het dak – boven de waterstofwerkplek in de werkplaats – zijn twee ventilatoren gemonteerd om waterstofdamp af te zuigen, en aan de zijkant zit een klep die verse lucht kan aanvoeren. Er hangen rond de 'waterstofwerkplek' drie 'snuffelaars' die de dampen kunnen detecteren.” Ik moet een extra schakelaar omzetten als ik aan een waterstofauto werk, dan

draaien de ventilatoren op een lichte stand voor afzuiging.

Waar moet je bijvoorbeeld op letten bij onderhoud en de APK?

“Er staat ruim 700 bar druk op het systeem, dat maakt het best gecompliceerd en je moet dus echt weten wat je doet. Je kunt niet zomaar zaken loshalen. Eerst zorg ik dat de tanks afgesloten worden, vervolgens kan de druk eraf, dan maak ik de auto spanningsloos en uiteindelijk kun je de hoofdleiding loshalen. De APK is feitelijk een combinatie van een elektrische auto en een gasauto. De Nexo wordt aangedreven door een elektromotor, maar er zit gasvormige brandstof in. Bij een gasauto controleer je de leidingen en de tanks bijvoorbeeld, dat doe je bij een waterstofauto ook. Voor de rest, hij heeft vier wielen, remmen, verlichting: het is allemaal hetzelfde als bij een conventionele brandstofauto.”

'Je moet uitkijken dat je niet op onderbuikgevoel werkt'

> **Naam:** Harm Zeven > **Dagelijks werk:** adviseur public affairs ANWB > **Rol in SO-APK:** de belangen van miljoenen leden behartigen



"De ANWB neemt net als de FEHAC en KNAC namens de consumenten deel aan de SO-APK, waarbij SO staat voor Stichting Overlegorgaan. Het mooie is dat alle deelnemers aan de SO op hetzelfde niveau zitten: er is geen partij meer of minder belangrijk. Doordat je er met consumenten en brancheorganisaties zit, weeg je vanuit alle perspectieven de gevolgen van nieuwe regelgeving rondom de APK af. Daardoor is de kans dat je iets over het hoofd ziet een stuk kleiner. Dat is goed, want uiteindelijk wil je dat zowel de branche als het publiek baat hebben bij een effectief APK-systeem. We staan als SO-deelnemers dan ook nooit tegenover elkaar, uiteindelijk hebben we één gezamenlijk hoger doel en dat is de verkeersveiligheid. Het mooie aan de Nederlandse APK-structuur is dat de keuring voor autobezitters een betaalbare

verplichting is. Ten opzichte van andere landen is een APK-keuring in ons land relatief goedkoop, terwijl de verkeersveiligheid en het milieu er bij gebaat zijn. Voor mij is dat het ultieme voorbeeld van tot elkaar komen. Natuurlijk duurt het wel eens voordat de leden van de SO-APK op één lijn zitten, maar we discussiëren wel op basis van feiten. Je moet voorkomen dat je op je onderbuikgevoel af gaat. Aan de andere kant zijn er maar weinig onderzoekscijfers over het belang van een autokeuring bekend. Over de staat van de banden bij een ongeval zouden we bijvoorbeeld meer willen weten, zodat daar goed op gekeurd kan worden. Als ANWB'er neem ik de kennis en dagelijkse ervaringen van collega's mee en luister goed naar de signalen die we van onze achterban ontvangen. Dat maakt onze plek in de SO-APK zo waardevol."

'We laten onze stem vanaf de werkvloer horen'

> **Naam:** Achiel Fermans > **Dagelijks werk:** mede-eigenaar Autoservice Fermans in Amstelveen > **Rol in SO-APK:** namens ATC

"De ATC is een vereniging waar technici hun kennis delen en verbreden. We hebben zo'n 3.000 leden en veel daarvan zijn APK-keurmeester. We praten in de SO-APK mee over de ervaringen die we in de werkplaats hebben met de APK. Het is fijn om zo een bijdrage te kunnen leveren en te ervaren dat we inmiddels een volwaardige gesprekspartner zijn. Door een steeds betere samenwerking met de RDW door de jaren heen hebben wij veel APK-regelgeving samen werkbaar kunnen maken. Vanuit onze leden kunnen we immers goed laten horen wat voor effect APK-richtlijnen op de werkvloer hebben. Van onze leden krijgen we regelmatig terug dat Europese regels niet altijd stroken met het werk in de dagelijkse praktijk. Met elkaar zoek je dan toch naar een oplossing. Ook bespreek je de uitdagingen waar je als bedrijf mee te maken hebt. De invoering van de deeltjester is

daar een goed voorbeeld van. Alleen voor de APK is het lastig om die rendabel te maken, maar je kunt de deeltjester breder inzetten ook bij niet APK-plichtige voertuigen voor de controle van het roetfilter. Schaf je 'm niet aan, dan ben je beperkt in het uitvoeren van je keuringen. Dat soort dilemma's kun je kwijt in het overleg. Soms is het ook nodig om op de rem te trappen en iets meer tijd te vragen voor de invoering van nieuwe ontwikkelingen in de APK. We juichen vernieuwing toe, maar uiteraard moet het wel behapbaar zijn in de werkplaats."

'We juichen vernieuwing toe, maar uiteraard moet het wel behapbaar zijn in de werkplaats'



ONTWIKKELINGEN APK DOOR DE TIJD

1959 De Commissie Verkeersveiligheid stelt, op voorstel van de garagehouders, een werkgroep Periodieke Keuringen in. Om te bestuderen of een verplichte periodieke keuring nodig is.

1960-1976 Jaren van wetsvoorstellen en discussies volgen. Doordat in 1976 op Europees niveau een richtlijn voor de Verplichte Periodieke Keuring van motorvoertuigen is opgesteld, moet Nederland actie ondernemen. Volgens deze richtlijn moeten zware voertuigen op 1 januari 1983 ten minste eenmaal gekeurd zijn.

1977 De Tweede Kamer neemt het wetsvoorstel voor periodieke keuring aan op 22 juni, de Eerste Kamer op 20 december. Het wordt als Wet gepubliceerd op 5 december.

1979 De RDW begint in januari met de projectmatige uitvoering van de verdere uitwerking.

1980 Op 16 oktober plaatst de minister de handtekening en is de wet een feit: er kan worden gestart met het erkennen van bedrijven.

1981 Start van de keuring van zware voertuigen (vandaar 'APK 1'). Er is gekozen

voor een gefaseerde invoering. Op 1 april 1981 moeten de voertuigen, waarvan de laatste cijfers in het kenteken eindigen op 02 en 12 gekeurd zijn.

1982 Op 1 september zijn alle keuringsplichtige zware voertuigen ten minste eenmaal gekeurd. Hiermee is voldaan aan de EG-richtlijn. Bij goedkeuring wordt een keuringsteken (sticker) op de kentekenplaat aangebracht.

1985 De verplichte keuring voor personenauto's en bestelauto's (APK 2) wordt gefaseerd ingevoerd. Voor APK 2 wordt besloten om het

steekproefpercentage terug te brengen naar 3%, omdat er anders veel meer uitbreiding van de steekproefcapaciteit nodig is.

1985 Eerste APK 2-keuring is op 16 juli



een feit. Een witte Citroën DS wordt goedgekeurd.

1989 Het telefonisch afmelden verdwijnt geleidelijk door afmelding via datacommunicatie.

1994 De APK-sticker op de kentekenplaat wordt afgeschaft.

1997 Invoering van de roetmeter.



1998 Eerste editie van het RDW-vakblad *APK-keurmeester*.

2000 Na de introductie van de bekende APK-verbeterpunten in 2000, worden er in hoofdlijnen verder geen grote wijzigingen meer doorgevoerd.

2000 Invoering van de csumstand voor keurmeesters.

2004 Evaluatie van de APK-verbeterpunten door de Tweede Kamer.

2009 RME (registratie meetmiddelen) is beschikbaar.

2009 Nieuwe regelgeving van kracht (Regeling voertuigen).

Lees verder op pagina 10 →

Veelgestelde vragen aan het TKC

Met de regelgeving in de hand werkt het Technische Kennis Centrum (TKC) van de RDW samen met de vraagsteller naar het antwoord op de vraag.

Medewerkers van het TKC merken vaak dat de vraagsteller zelf nog niet in de regelgeving naar het antwoord heeft gezocht. Door eerst zelf de regelgeving door te nemen, kom je vaak al tot het juiste antwoord. Ook vind je in de toelichting bij een keuringseis veel nuttige informatie die kan leiden naar het juiste antwoord. Hierdoor word je ook vaardiger in het zoeken in de online regelgeving.



Zien we het als een defect als de bandenspanning laag is?

Nee, in de algemene bepaling bij artikel 5.1.b.2, lid 2 staat dat de keuring moet worden uitgevoerd met de banden op de juiste spanning. Je moet dus de banden op de juiste spanning brengen. Anders kan dat gevolgen hebben op andere keuringseisen, zoals de controle van de daling van dim- en mistlichten.

Rugleuningvergrendeling voorstoelen, hoe zit dat?

In editie 94 staat het antwoord in een artikel over de ver- en ontgrendeling van de rugleuning. Daarin staat onder andere dat de ontgrendeling goed moet werken, zodat in geval van nood de passagier op de achterbank altijd het voertuig kan

verlaten. De ontgrendeling is vaak gecombineerd met het schuiven van de stoel naar voren om zo de vluchtweg van de passagier achterin veilig te stellen.

Toestand verplichte en toegestane verlichting

Als keurmeester moet je bepalen of de glazen van de lichtarmaturen niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst en het lichtbeeld dan wel de functie nadelig worden beïnvloed. Als je hebt vastgesteld dat er sprake is van verminderde lichtopbrengst, staan er in de aanvullende permanente eisen, artikel 128 nog extra controlepunten. Ook staan er in de handboeken toelichtingen bij de diverse keuringseisen.

De afstelling controleren van dim- en mistlichten van driewielig voertuig



Tijdens het keuren van een driewielig voertuig moet ook de verlichting worden gecontroleerd volgens de huidige voorschriften.

Als de hefinrichting de enige aangewezen plek in het bedrijf is om de afstelling van de dim- en mistlichten te controleren, dan lukt het niet om de daling van die dim- en mistvoorlichten van een driewielig voertuig vast te stellen. Hierdoor kun je het voertuig niet keuren. Je kunt een aanvraag doen op de RDW-website om een extra controleplaats op de vloer te laten beoordelen. Een aanpassing en/of verplaatsing doorgeven van je werkplaats of apparatuur is verplicht (gebruik QR-code). Is er een bedrijfsbezoek nodig? Dan betaal je daar kosten voor.



Terugkijkend naar editie 1

Als we 25 jaar terugkijken naar editie 1 van het vakblad *APK-keurmeester* uit 1998, dan kijken we naar een papieren versie. Blijkbaar is daar nog steeds behoefte aan. Het papieren vakblad dat thuis of in de kantine op de koffietafel ligt. Nu heb je nummer 100 in je hand, maar waarom wordt dit blad nog steeds gemaakt? Wat is zijn bestaansrecht?

We weten dat het blad nog altijd goed gelezen wordt (blijkt uit de enquêtes die na steekproeven worden verstuurd). Dit wordt mede veroorzaakt doordat er uitleg en informatie nodig is. Zo is er bij nieuwe regelgeving behoefte aan uitleg en wanneer de invoering is. We willen jullie goed informeren zodat jullie de regelgeving correct interpreteren en hier kennis van hebben genomen. Ook belangrijk is om jullie tijdig te informeren over toekomstige wijzigingen in de regelgeving. Zodoende kunnen jullie

je voorbereiden en dit gaat veelal gepaard met investeringen en die volgen elkaar steeds sneller op. De wereld van de APK zag er in 1998 iets anders uit dan nu. Toen werden er nog veel roestberekeningen gemaakt en werden ook veel voertuigen hierop afgekeurd. Er moest meer gesleuteld en afgesteld worden om een voertuig te kunnen goedkeuren. Nu worden sommige problemen opgelost door 'over the air' software-updates terwijl het voertuig bij de eigenaar voor de deur staat. Als we kijken naar het aantal personenauto's dan zie je dat vanaf 1985 dat aantal ruim is verdubbeld. Meer voertuigen betekent meer kilometers en meer techniek. Het aandeel van voertuigen die steeds complexer worden wordt steeds groter en daar zal de APK in mee moeten gaan. Kortom: er blijven nieuwe ontwikkelingen komen en dus blijven wij jullie informeren zodat de APK op het gewenste niveau kan worden uitgevoerd.



In 1998 kwam editie 1 van *APK-keurmeester* uit.

eCall boordsysteem

De keuringseisen voor het eCall-boordsysteem veranderen per 20 mei 2023. De belangrijkste aanpassing is dat het reparatieadviespunt RA8 gaat vervallen. Hierdoor is de datum eerste toelating van een voertuig niet meer van belang. Als na het starten van de motor een waarschuwingsinrichting aangeeft dat het eCall-boordsysteem niet goed werkt, dan is dat altijd een afkeur. Bij twijfel voer je eerst een proefrit uit.

In de wijze van keuren is een nieuwe tekst toegevoegd. Als het bij een voertuig technisch mogelijk is en als de benodigde gegevens beschikbaar zijn, controleer je het eCall ook met een scantool. Een scantool voor het controleren van het eCall-systeem staat niet in de erkenningseisen en daarom hoeft je die ook niet te hebben.

Een waarschuwingsinrichting kan een waarschuwingslampje zijn of een melding op een display. Bij oudere voertuigen is het eCall systeem vaak een optie en onderdeel van een abonnement met meerdere online functies. Voertuigeigenaren kunnen er



voor kiezen om een abonnement niet te verlengen. Zolang de waarschuwingsinrichting na het starten geen melding van het eCall-boordsysteem aangeeft, is dat geen reden voor afkeur. Het eCall-systeem is bij veel voertuigen herkenbaar aan een symbool in de vorm van de tekst SOS in combinatie met een telefoonhoorn. Bij twijfel over een waarschuwingsinrichting is het advies om informatie van de voertuigfabrikant te raadplegen.

'Aan veiligheid moet je nooit morrelen'

Bram Reijkerkerk is wat je noemt een autoriteit in het autovak. Samen met zijn broer Kees bestiert hij al decennialang het gelijknamige familiebedrijf in Lisse. Inmiddels werken Brams zoon David en Li-jan, de dochter van Kees, ook mee als monteur. Voor dit jubileumnummer van *APK-keurmeester* gaat RDW-directeur Jantina Woudstra met Bram in gesprek.

In de koffiehoeke van Autobedrijf Reijkerkerk waan je je in een bruin café. Het gesprek tussen Jantina en Bram vindt dan ook plaats aan de stamtafel, met een eerder nummer van *APK-keurmeester* prominent op tafel. Bram: "Ik vind het een leuk 'krantje', het wordt hier veel gelezen. De rubriek 'Keurmeester bedankt' is mijn favoriet, het is ook mooi om te zien hoe andere keurmeesters de problemen waar elke keurmeester tegen aan loopt, oplossen. Li-jan, die onlangs haar diploma voor eerste monteur heeft gehaald, leest het blad ook met plezier en dat terwijl zij ook heel veel digitaal opzoekt. Het mooie van *APK-keurmeester* is dat knelpunten in de APK in beeld worden gebracht. Het frist je kennis op én je ziet in één oogopslag wat er met een voorschrift bedoeld wordt."

Gezamenlijk belang

Bram, die de 60 al gepasseerd is, vertelt vol vuur over het vak waar hij zijn ziel en zaligheid in legt. "En als je nou eens mijn baan bij de RDW zou krijgen, wat zou je dan doen?" wil Jantina weten. "Ik zou precies hetzelfde doen als jij," zegt Bram nuchter. "We willen toch allebei dat het wagenpark veilig is, de milieubescherming is daar gaandeweg bij gekomen. We hebben een gezamenlijk belang, aan veiligheid moet

je nooit morrelen. Ik heb dan ook geen hekel aan een steekproef op een APK-keuring. Ik zie het gewoon als een bevestiging of ik mijn werk goed doe. Als er wel iets aan het licht komt, ben ik teleurgesteld in mezelf dat ik iets over het hoofd heb gezien. Ik ben ook blij met de huidige duidelijke regels. Zo is er minder discussie over afkeerpunten. Het is veel zwart/witter geworden. Weet je, mensen die gaan leuren om een auto met hangen en wurgen door de APK te krijgen, die heb ik liever niet."

Procedures tegen het licht

Uiteraard kaatst Bram de bal terug: zou Jantina een dagje in zijn schoenen willen staan? "Graag! Door jullie inzet is de APK een succes geworden en is het

'Het is ook mooi om te zien hoe andere keurmeesters de problemen waar elke keurmeester tegen aan loopt, oplossen'



RDW-directeur Jantina Woudstra op bezoek bij Bram Reijkerkerk in Lisse.

'Hoe zorgen we als RDW ervoor dat we jullie vertrouwen houden?'

spreekwoordelijke Wrak van de Weg echt verleden tijd. Ik zou willen zien hoe de APK in de werkplaats uitpakt. Jullie ervaren de APK in de dagelijkse praktijk, ik zie het nu alleen vanaf de RDW-kant. Ik zou bijvoorbeeld de APK-procedures tegen het licht houden. Kunnen ze eenvoudiger of gemakkelijker? Hoe zorgen we als RDW ervoor dat we jullie vertrouwen houden? Ik snap namelijk goed dat een ontevreden klant naar een ander garagebedrijf kan gaan, maar dat garage-

houders simpelweg niets te kiezen hebben: jullie zijn voor de APK op de RDW aangewezen."

Noodzaak van APK blijft

Jantina wil nog wel graag weten hoe Bram tegen de toekomst van de APK aankijkt. Hij zegt: "Er komen uiteraard steeds andere aspecten, bijvoorbeeld door de opkomst van APK-plichtige elektrische auto's. Die hebben vaak nog geen ouderdomsgebreken, maar er zijn wel andere mogelijke afkeerpunten. Die kennen we omdat we ook onderhoud doen aan dit soort auto's en daardoor tegen productiefouten aanlopen. Van één elektrisch model weten we bijvoorbeeld uit ervaring dat de gordel een zwak punt is, dan let je daar extra goed op bij de APK. Wat dat aangaat wordt het belang van de APK er echt niet minder om, ondanks de technische vooruitgang."

‘Over tien jaar is de APK digitaler en er is steeds meer aandacht voor milieu’

> Naam: Teun Verschuren > Dagelijks werk: manager Toezicht RDW > Rol in SO-APK: namens de RDW



“Over tien jaar ziet de APK er anders uit, maar tegelijkertijd: veel blijft ook zoals het is. Het aantal APK's zal groeien, want de verversing van het nationale wagenpark gaat niet zo snel. Daarnaast wordt er in de EU ook gesproken over de keuringsplicht van andere voertuigen, zoals motorfietsen. Een groot deel van de keuringsplichtige voertuigen wordt nu nog gekeurd volgens de traditionele insteek, maar daar komt ePTI bij. Dat is een *electronic Periodical Technical Inspection*, zeg maar een digitale APK. Je kunt dan misschien het voertuig – of delen daarvan – digitaal beoordelen, omdat er veel informatie uit het voertuig komt. Cybersecurity is daarbij heel belangrijk, want hoe weet je zeker dat de informatie die je uitleest ook daadwerkelijk uit dat voertuig komt? Door dit soort veranderingen verschuift de benodigde kennis en

competenties van keurmeesters, en is bijscholing en herscholing noodzakelijk. Bij de APK-keuring wordt het milieuaspect steeds belangrijker. Vaak moet je dit meten met specifieke apparatuur. Een technisch defect valt soms direct op, maar een te hoge uitstoot zie je niet met het blote oog. Meetapparatuur wordt daarom steeds belangrijker, terwijl dat voor garagebedrijven een flinke investering kan betekenen. Als ik 10 jaar vooruit kijk, dan ga je er misschien wel naartoe dat je met meerdere bedrijven gezamenlijk één testapparaat aanschaft. Daarnaast is het ook de vraag of alle keuringsaspecten bij elke keuring aan bod moeten komen. Het Nederlandse APK-systeem, waarbij erkenningshouders de keuring uitvoeren, werkt prima, zowel voor de branche als voor de voertuigeigenaar. Het staat als een huis en dat blijft ook overeind.”

‘Keurmeesters moeten zich realiseren dat ze een overheidstaak uitvoeren’

> Naam: Boudewijn Hamel > Dagelijks werk: voorzitter SO-APK > Rol in SO-APK: nestor die in dienst is geweest van de BOVAG en ANWB, tevens oud-redacteur van APK-keurmeester

“Vóór de oprichting van de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK) was er tussen 1980 en 1992 de *Raad van de Periodieke Veiligheidskeuringen Voertuigen*. Die stond onder regie van het ministerie. De SO-APK bestaat uit vertegenwoordigers van brancheorganisaties, die gevraagd en ongevraagd de RDW en het verantwoordelijke ministerie van advies voorzien. Verder stemmen we onderling af hoe Europese regelgeving rondom keuren het beste kan worden geïmplementeerd in de dagelijkse praktijk. Tot 2012 was ik lid van de SO-APK namens de BOVAG, daarna ben ik verder gegaan als onafhankelijk voorzitter. Al met al ben ik dus al zo'n 29 jaar nauw betrokken bij de APK. Er is in die jaren al veel ter sprake gekomen, zoals de eindexamenresultaten bij IBKI, inrichtingseisen zoals

vlakke vloeren, spelingsdetectoren, koplamp testers en de vanaf dit jaar geïntroduceerde deeltjestest bij diesels. Uiteraard hebben we het ook over de resultaten van RDW-steekproeven en de kwaliteit van de keuringen. Ik ben overigens trots op ons in Europa unieke en klantvriendelijke APK-systeem. Wel moeten keuringsinstanties en keurmeesters zich goed realiseren dat zij met de APK in feite een overheidstaak uitvoeren. Slordigheden bij relatief eenvoudige keuringsaspecten, zoals het niet opmerken van gescheurde stofhoezen of versleten banden passen hier niet in. Maar ik weet ook dat keurmeesters onder tijdsdruk staan en dat zou niet moeten. Aan de werkgevers wil ik nog graag meegeven: realiseer je dat de keurmeester altijd het laatste woord heeft als er twijfels zijn over goed- of afkeur.”



Vervolg van pagina 5 →

ONTWIKKELINGEN APK DOOR DE TIJD

Persoonlijke inbreng van keurmeesters wordt groter. Keuren wordt logischer en praktischer. Aantal keuringseisen is met 25% afgenomen en de Aanvullende permanente eisen met 40%.

2009 De norm wordt verscherpt tegen



stofdeeltjes DME (dieselmotoremissie) in de werkplaats. Afspraak tussen BOVAG, Arbeidsinspectie en vakbonden: uitlaatgasemissie moet worden afgevoerd.

2009 Bij het afmelden kan er een RA-punt worden ingevoerd (reparatie-advies).

2010 De RDW accepteert alleen hefbruggen met een geldig keurmerk, vanwege veiligheid van personeel.

2010 Het kentekenbewijs is niet meer nodig bij een keuring (m.u.v. bijzondere kentekens). Een vervangend keuringsbewijs kan worden geprint.

2010 De eis aan de minimale diepte van



een inspectieput APK 1 is 135 cm en voor APK 2 155 cm. Ook komen er aanvullende eisen voor de afzuiginstallatie, verlichting en uitgangen.

2010 Alle meetmiddelen van een erkenninghouder zijn in RME (register meetmiddelen) te raadplegen.



2010 De bevoegdheidsverleningen bij IBKI zijn vernieuwd door *smartcards* en *thin clients* (computer).

2010 Bij een nieuwe aanvraag voor een APK-erkenning is een remtestbank verplicht.

2011 De profieldiepte (minimaal 1,6 mm) bij APK 1 is een keuringseis en de kilometerstand bij afkeurmelding moet worden gemeld.

2012 Modernisering APK 2.0.

2012 Registratie kilometerstand verplicht. RDW neemt dit over van stichting NAP (Nationale Autopas).

2012 Bij het afmelden kan er een RA-punt (reparatie advies) voor olie lekkage worden ingevoerd.

2012 De eis voor koplampsproeiers bij Xenon-verlichting vervalt. Er komen eisen aan EV-onderdelen (elektrische voertuigen). De minimale remvertraging wordt verhoogd voor voertuigen vanaf een bepaalde datum eerste toelating. Er komen duidelijke eisen voor koplamp testers. Keurmeesters kunnen niet meer dan vier voertuigen per 60 minuten melden. De EOBD-test wordt ingevoerd.

Lees verder op pagina 17 →

Roetfiltercontrole met de deeltjesteller

Sinds januari 2023 geldt een roetfiltercontrole met de deeltjesteller. Voor keurmeesters die diesels keuren is dit een behoorlijke verandering in de APK. Wat opvalt is het aantal afkeur- of goedkeur na herstellmeldingen door keurmeesters. Dat aantal is flink gestegen vergeleken met vorig jaar. Dat was ook de verwachting, aangezien een defecte roetfilter voorheen met EOBD of roetmeting zelden een afkeur tot gevolg had.

De RDW krijgt regelmatig vragen over de deeltjestellermeting. Dit zijn de meest-gestelde vragen én antwoorden (Q&A):

Q: Waarom kan ik de diesel met roetfilter niet (meer) afmelden?

A: Afmelden kan alleen als in het register meetmiddelen (RME) een deeltjesteller

is geregistreerd. Als de goedkeuring is vervallen, is afmelden ook niet mogelijk. Neem contact op met de leverancier als er vragen zijn over de registratie in RME.

Q: Bij welke motortemperatuur moet ik de meting uitvoeren?

A: De motortemperatuur is niet voorgeschreven en hoeft je ook niet te meten. De meting mag met zowel een warme als koude motor. De temperatuur in de werkplaats moet wel minimaal 10 graden zijn (erkenningseis).

Q: De levering van een nieuw roetfilter duurt langer dan verwacht. Wat nu?

A: Voertuigen kunnen 2 maanden van tevoren gekeurd worden, zodat er normaal gesproken voldoende tijd is voor een reparatie. Dit advies staat ook in de APK-herinneringsbrief die iedere voertuigeigenaar krijgt. Er is geen

mogelijkheid tot uitstel of verlenging van een APK-vervaldatum. Wellicht kan het roetfilter worden gereinigd of het inwendig filter vervangen.

Q: Hoe kan de voertuigeigenaar de verwijderde roetfiltergegevens weer terugkrijgen in het register?

A: Hiervoor kan de eigenaar contact opnemen met de RDW. In de meeste gevallen zal een keuring (controle op aanwezigheid en werking van het roetfilter) bij een RDW-keuringstation nodig zijn. Er moet weer een goed-werkend emissie-bestrijdingssysteem aanwezig zijn zoals beschreven staat in de typegoedkeuring van het desbetreffende voertuig.

Q: In het raadpleegscherm staat bij bijzonderheden de tekst: Af-fabriek roetfilter verwijderd. Betekent dat iets voor de APK?

A: De tekst 'Af-fabriek roetfilter verwijderd' is voor de keurmeester niet bepalend voor het gebruik van apparatuur. Voor APK is de tekst 'Roetfilter verplicht: ja / nee' bepalend.



Uitlezen brandstofverbruiksgegevens APK 2

Voertuigen die de weg op mogen, moeten aan strenge eisen voldoen, zoals milieueisen. Niet alleen bij aflevering maar ook gedurende de levensduur. De APK-keuring wordt hierin steeds belangrijker. Het controleren van de brandstofverbruiksgegevens is daar een nieuw voorbeeld van. Maar wat houdt dit nu in?

Er komen nieuwe Europese eisen voor de APK waarbij het brandstof- en elektriciteitsverbruik van bepaalde voertuigen uitgelezen en verstuurd moeten worden. Het geldt niet voor volledig elektrisch auto's. Zo wil de EU inzichtelijk krijgen wat het echte verbruik (ofwel de CO₂-uitstoot) van het

Europese wagenpark is. Het EEA (Europees Milieuagentschap) zal deze gegevens beoordelen en vergelijken. De nieuwe eis geldt voor alle APK-keuringsstations in alle Europese lidstaten. De uitgelezen verbruiksgegevens hebben geen invloed op het resultaat van de APK.

Regelgeving nog niet gepubliceerd

20 mei 2023 gaat deze Europese regelgeving in. Het ministerie heeft de verplichting van het hebben van apparatuur nog niet gepubliceerd in de regelgeving. De eis van het uitlezen van de brandstofgegevens tijdens de APK en het doorgeven zal op een later moment ingevoerd worden.

Zodra de regelgeving is gepubliceerd dan informeren we jullie. Het is dan ook duidelijk wat er waar besteld kan worden om aan de voorwaarden te voldoen.

Testapparatuur

De nieuwe regelgeving heeft betrekking op personenauto's en lichte bedrijfsauto's met een verbrandingsmotor en met een datum eerste toelating vanaf 1-1-2021. Deze voertuigen zijn standaard uitgerust met een systeem dat het brandstofverbruik registreert (onderdeel van het EOBD-boordsysteem). Met een diagnoseapparaat kun je deze gegevens uitlezen. Vervolgens moeten deze gegevens automatisch

Veilig en gezond werken: arbo

We hebben er allemaal dagelijks mee te maken tijdens het uitvoeren van onze werkzaamheden: arbo. Omdat we allemaal veilig en gezond willen werken, moeten we ons aan bepaalde regels houden.

De Arbeidsinspectie houdt hier toezicht op. In samenwerking met de motorvoertuigen- en tweewielerbranche is er een catalogus opgesteld waarin je handvatten en informatie vindt. Deze arbocatalogus vind je met de QR-code.

Voor werkgevers, dus ook de RDW, is het verplicht om te zorgen voor een veilige en gezonde werkomgeving voor medewerkers. De RDW heeft eisen gesteld aan locaties, zoals de werkplaats. Als erkenninghouder en APK-keurmeester ben je zelf verantwoordelijk voor een veilige werkomgeving en de staat en het gebruik van de apparatuur. In het document 'Toelichting inrichting werkplaats en apparatuur' op de website van de RDW vind je hier meer informatie over.

Ondanks dat veel erkenninghouders zorgen voor in goede staat verkerende hulpmiddelen, komen er toch nog meldingen van onze toezichthouders over onveilige situaties. Dit zijn onder andere:



- Het niet in de vergrendeling laten zakken van de hefinrichting.
- Verbogen, versleten of ondeugdelijke as-ondersteuners.
- Niet op een veilige wijze het voertuig ondersteunen onder een as.
- Niet afsluitbare rollenremtestinrichting.
- Keuringsruimte gevuld met gevaarlijke of schadelijke gassen.
- Niet op een juiste wijze afvoeren van uitlaatgassen.



QR-code voor arbocatalogus over arbeidsomstandigheden.

verstuurd worden naar de RDW. Het testapparaat moet gegevens dus ook kunnen versturen. Vaak zal een software-update van het testapparaat voldoende zijn. Als dat niet het geval is, dan is er wellicht nieuwe apparatuur nodig. De

leverancier of fabrikant kan hier meer informatie over geven.

Persoonlijke gegevens

De RDW heeft de taak om alle ingekomen brandstofverbruiksgegevens één keer per

jaar naar het EEA te sturen. Deze data worden beschouwd als persoonsgegevens en dus gelden er voorwaarden. Zo mogen de gegevens alleen gebruikt worden door het EEA en krijgt de aanvrager van de APK-keuring inspraak. Bij het aanbieden van de keuring moet daarom gevraagd worden of de aanvrager bezwaar heeft. Is dat het geval, dan mogen de gegevens niet gedeeld worden. Als keurmeester kun je dit in het APK-afmeldscherm aangeven. Is er geen bezwaar en heb je de juiste apparatuur, maar is uitlezen toch niet mogelijk? Dan geef je bij het afmelden door dat uitlezen niet mogelijk is door een technische oorzaak. Het afmeldscherm wordt hier op aangepast. Zijn alle brandstofverbruiksgegevens verstuurd, dan kun je natuurlijk gewoon afmelden.



De wereld van de APK-keurmeester

Over goede voorbereiding, enthousiasme en eer

Unitmanager Procesondersteuning Toezicht Dennis Ipenburg van de RDW, examenontwikkelaar Jaap Zwaan van IBKI en praktijkopleider en keurmeester Jan Tersteeg laten hun licht schijnen over het worden en zijn van keurmeester. Hun conclusie? Dat alles draait om voorbereiding, enthousiasme en een beetje eergevoel.

Op zijn zeventigste werkt APK-keurmeester Jan Tersteeg nog altijd ten minste twee dagen per week. Niet omdat hij moet, maar omdat hij niet anders wil. In 1985 hoorde hij bij de eerste veertig bevoegde APK-keurmeesters van ons land, en die bevoegdheid heeft hij nog altijd. Jan houdt van zijn vak, het is zijn lust en zijn leven. Zo zeer dat hij zijn tranen niet kan bedwingen als hij zegt: "Als ik als monteur begin te werken aan een auto met een probleem, dan is de verliezer op voorhand bekend. Ik ben het niet." Problemen oplossen en goed werk afleveren, dat is voor Jan een regelrechte erekwistie. Voor hem spreekt het vanzelf, maar dat dit voor jongere generaties anders ligt is een conclusie die hij deelt met RDW'er Dennis Ipenburg en IBKI-man Jaap Zwaan: "Terwijl een APK-keurmeester met heel serieuze zaken bezig is. Die gaan verder dan je rol als monteur en verder dan het bedrijf waarvoor je werkt."

Hoe serieus is die rol van een APK-keurmeester?

Jan: "Een APK-keuring is bloedserieus, die gaat over veiligheid. Je beseft het misschien niet, maar als keurmeester maak je daarin het verschil. Ik vind dat een voorrecht." Dennis: "Als je een APK uitvoert heb je als keurmeester een belangrijke taak met betrekking tot veiligheid en

'Als ik begin te werken aan een auto met een probleem, dan is de verliezer op voorhand bekend. Ik ben het niet'

milieu. Je hanteert en interpreteert de regelgeving om de technische staat van het voertuig te beoordelen. Als APK-keurmeester beoordeel je of een voertuig aan de minimale eisen voldoet om deel te mogen nemen aan het verkeer. Dat is een hele verantwoordelijkheid." Jaap voegt daaraan toe: "Dat je als keurmeester in opdracht werkt van de RDW is een juridisch detail. Je bent natuurlijk wel verantwoordelijk voor je werk, en je werk draait om veiligheid. Dat wordt wel eens onderschat, maar daarom is het zo belangrijk dat je weet wat je doet en dat je kennis van de regels up-to-date is. Die mag je niet laten versloffen."

Dat vraagt dus om een serieuze opleiding en een goed examen

Dennis: "Precies, en die hebben we ook, maar er hangt heel wat van af. Daarom



Van links naar rechts Jaap Zwaan van IBKI, Dennis Ipenburg van de RDW en voormalig keurmeester Jan Tersteeg over het vak en de opleiding van APK-keurmeesters.

hadden we onlangs een seminar met alle opleiders om te kijken hoe we tot een hoger slagingspercentage kunnen komen. Daar kwamen nuttige dingen uit." Jaap: "Eén van de vraagstukken is bijvoorbeeld of de manier waarop we de ervaring van keurmeesters toetsen nog valide is. Daarom laten we het examen tegen het licht houden door externe onderwijskundigen." Jan: "Je hoort ook vaak dat de ervaringsvragen in het examen steeds praktijkgericht worden. Lijkt me een logische opmerking, als je het examen toespitst op wat de examenkandidaten willen – een goede

keurmeester worden – dan wakker je daarmee het enthousiasme aan. En daar ontbreekt het wel eens aan, vind ik."

Hoe zit het met het enthousiasme dan?

Jaap: "Kijk, het examen is gebaseerd op de APK-regelgeving, die toetsen we zo goed en zo praktisch mogelijk. Wie zijn stof kent, kan zijn examen halen, maar we hebben de indruk dat men soms iets te snel tevreden is. Dat zie je terug, in steeds meer mensen die twee, drie of vier pogingen moeten doen voor ze hun papertje hebben. Soms zit het probleem

in iets heel basaal als leesvaardigheid, maar vaak is het een kwestie van voorbereiding. En dat begint wel met motivatie." Dennis: "Voorbereiding is inderdaad cruciaal. De regels van de APK zijn helder en duidelijk, en wij zorgen dat alle relevante informatie goed en snel toegankelijk is, via de website en via APK-keurmeester. Maar ook ik denk dat passie zoals Jan die voor zijn vak voelt, cruciaal is, dat geldt overal. Met enthousiasme win je veel." Jan: "Je moest eens weten hoeveel uur ik thuis doorbrengh met m'n neus in de boeken of m'n gezicht

'We zien dat een berekening van de remvertraging of roestberekening als lastig wordt ervaren'

in een scherm. Ik bereid mijn werk altijd goed voor, vaak in de avonden. Dat hoort bij het vak, vind ik. Maar zo →

denkt niet iedereen, zeker de jongere generatie niet.”

Hoe komt dat?

Jaap: “In het examen zit een opdracht waarin kandidaten vijf minuten de tijd hebben om de remvertraging te berekenen, de vertraging van de parkeerrem te bepalen en een remschijf te beoordelen. We zien dat een deel van de kandidaten daar niet in slaagt, en dat is toch opvallend.” Dennis: “Ook in de praktijk zien onze steekproefcontroleurs dat een berekening van de remvertraging of roestberekening als lastig wordt ervaren. Juist die kennis is echter belangrijk, want hiermee toon je aan dat een voertuig wel, of juist niet aan de eisen voldoet.” Jan: “Het is een combinatie van factoren. Wat Jaap en Dennis zeggen klopt, maar ik heb ook een collega die super onzeker is, en daardoor zeven keer gezakt is voor het examen. Elke keer ging hij op een ander onderdeel in de fout. Bovendien hoor ik steeds vaker, ook in het APK Platform, dat werkdruk ook een probleem is. Vaak hebben keurmeesters het zo druk dat ze niet voldoende tijd hebben om zich goed voor te bereiden. Daar ligt dus ook een heel belangrijke taak voor werkgevers. En als APK-keurmeester zo'n verantwoordelijke rol is, moet die dan niet beter erkend worden? Een keurmeester is veel meer dan alleen monteur.”

Hoe kan verbetering bereikt worden?

Jan: “Meer ruimte om te leren van de fouten die je maakt op het examen. Ik gaf zelf ook les en heb toen gezien dat leerlingen daar het meeste van leren.” Jaap: “Die gelegenheid bieden we deels al

‘We doen er alles aan om kandidaten te helpen zo goed mogelijk voorbereid op het examen te verschijnen’



bij de bevoegdheidsverlenging, en bij het examen APK-keurmeester geven we feedback op onderwerpniveau. Bovendien werken we eraan om vanaf het tweede kwartaal van dit jaar een eenmalige vrijstelling te verlenen voor het examen. Als een kandidaat zijn examen niet haalt door een onvoldoende op één bepaald onderdeel, dan hoeft hij slechts dat examenonderdeel te herkansen. Op deze manier hopen we de motivatie een handje te helpen. Bovendien gaan we ook oefenvragen publiceren op onze website. Ik denk dat ik namens ons allemaal spreek, als ik zeg dat we er alles aan doen om kandidaten te helpen zo goed mogelijk

Motivatiecursus 2.0

Praten met Jan Tersteeg over zijn lange carrière als autotechnicus en APK-keurmeester is een heuse motivatiecursus. Jan praat met passie en emotie over het vak waar hij al zo lang, zoveel van houdt: “Toen ik drie was zei ik al tegen de schoolarts dat ik automonteur wilde worden.” Sinds hij in 1969 begon te werken heeft Jan de laatste technieken altijd op de voet gevolgd. Termen als Can-bus en Lin-bus vliegen over tafel, en tussen neus en lippen door vertelt Jan dat hij deze week een elektronica-probleem van een SUV binnen no-time wist op te snorren. Jan won vele prijzen, maar daar is het hem niet om te doen. Hij ziet zijn werk als een spel dat hij wil winnen en als een puzzel die hij wil oplossen: “Je moet analytisch kunnen denken. Hoe beter je die kunst beheerst, hoe sneller en makkelijker je problemen kunt oplossen. Niet alleen maak je je klanten er blij mee, je draagt ook bij aan de veiligheid op de weg.” Het mooie van de APK-keuring vindt Jan het feit dat de

voorbereid op het examen te verschijnen. Let wel: als examinerende instelling zit IBKI aan het einde van de keten. Opleiders spelen een belangrijke rol, zij doen hun uiterste best om kandidaten zo goed mogelijk voor te bereiden en te motiveren.” Dennis: “Ik herhaal het nog maar eens: alle informatie is beschikbaar en toegankelijk, voor iedereen, dus je kunt vandaag nog beginnen met je zelfstudie. Of je een opleider kiest, en welke, dat staat je vrij. Zorg dus dat je weet hoe je het liefste leert, want dan haal je het beste resultaat en verschijn je goed voorbereid op het examen. Dat werkt motiverend, en motivatie blijft toch het belangrijkste van alles.”

regels helder zijn: “Naar de oorzaak van een probleem moet je soms uren zoeken, maar over de APK-regels kun je niet marchanderen. Je kunt hooguit concluderen dat het misschien niet verstandig is om met een band met minimaal profiel door te rijden, maar je kunt hem niet afkeuren. Als ik een roestschade zie, en daar een juiste berekening bij kan leveren, dan vind ik dat nog steeds een lekker gevoel.” Daarin zit zijn meerwaarde, vindt Jan: “Ik begrijp best dat de jongere generatie graag veel wil verdienen, maar dan moet je ook van waarde zijn voor je baas. Als je, net als ik, de lol van het werk inziet, dan volgt die waarde vanzelf. We hebben toch een fantastisch vak? Ik vind het mooi om me nu al te verdiepen in alle ADAS-systemen en de rol die ze straks gaan spelen in de APK.” Terwijl Jan de tranen van ontroering uit zijn ogen veegt, kunnen Jaap en Dennis slechts instemmend knikken. Aan het enthousiasme van Jan hebben ze niets toe te voegen.

‘APK-keurmeester is een heel toegankelijk vakblad voor de branche’

> Naam: José Burgemeester > Dagelijks werk: relatiemanager BOVAG > Rol in SO-APK: namens de BOVAG-leden

“Als jurist ben ik voor de BOVAG de schakel met de Belastingdienst en de RDW. BOVAG is blij met een blad als *APK-keurmeester*. Het is een heel toegankelijk vakblad voor de branche, waarin in heldere taal wordt geschreven over APK-regels. Het belicht de dagelijkse praktijk van meerdere kanten, er komen bijzondere gevallen aan bod en bovendien kunnen de keurmeesters hun ei erin kwijt. Het is een mooie aanvulling op de chatgroepen en helpdesk waar de keurmeesters ook op kunnen terugvallen. Leden van BOVAG hebben zelf ook wel eens bijzondere gevallen uit de dagelijkse praktijk aangedragen en die worden dan besproken. Het mooie is: door de toegankelijke verhalen is het ook voor mensen buiten de doelgroep leuk om het magazine in te kijken. Het blad ligt bij veel garagebedrijven daarom ook gewoon op de leestafel

in de wachtruimte. Als je ziet waar je als keurmeester die dag-in dag-uit APK's doet allemaal mee te maken krijgt, dan roept dat een gevoel van ontzag op. Bovendien is het voor een klant ook interessant om te lezen waar de keurmeester die misschien op dat moment zijn auto inspecteert mee te maken krijgt. De APK kent immers geen geheimen. Door een blik achter de schermen te gunnen, werk je aan vertrouwen in de branche bij de consument. Dat is natuurlijk helemaal in lijn met wat de BOVAG voor ogen heeft.”

‘Door een blik achter de schermen te gunnen, werk je aan vertrouwen bij de consument’



Vervolg van pagina 11 →

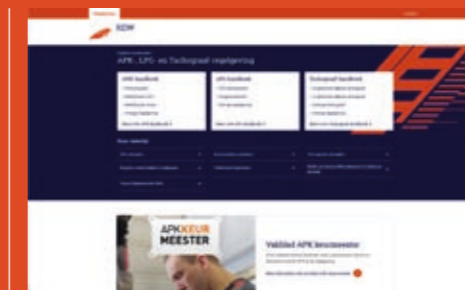
ONTWIKKELINGEN APK DOOR DE TIJD

2013 Er komt een eis aan roestvorming aan een as-bevestiging van voertuigen met volledig dragend chassis. De berekening van de overberemming van de achteras vervalt. Het is verplicht om een afgekeurd voertuig te melden.

2014 De ‘taxi-bijlage’ wordt ‘goedkeuringsdocument’.

2014 Er kan geen nieuwe aanvraag voor een mobiele keuringseenheid meer worden gedaan. Na 1-7-2025 mag een mobiele keuringseenheid niet meer keuren.

2014 De regelgeving voor de APK staat nu online.



2014 Nieuwe Europese richtlijn 2014/45/EU. Met onder meer de verplichte keuring van tractoren (APK 3). Hierin staat ook dat motorfietsen en lichte aanhangwagens niet gekeurd hoeven worden. Spelings-

detectoren voor de controle van de wielophanging worden verplicht na 20 mei 2023. **2014** De remproef mag alleen nog worden uitgevoerd met een remtestbank, tenzij nadrukkelijk anders is bepaald.



Lees verder op pagina 18 →

Last call: Spelingsdetector 20 mei 2023 verplicht

Vanaf 2018 heeft de RDW op verschillende manieren gecommuniceerd over de spelingsdetector, onder andere via dit blad en door middel van brieven. Dit apparaat (inrichting om de wielophanging te controleren) wordt verplicht vanaf 20 mei 2023 voor iedere APK 1- en APK 3-erkenning.



De invoerdatum van 20 mei 2023 is definitief en gaat op die datum in voor alle EU-landen. Deze wijziging is in mei 2018 gepubliceerd met een overgangperiode van 5 jaar, zodat er voldoende tijd is voor bedrijven om dit te regelen. De eisen voor de spelingsdetector kun je vinden op pagina 48 van het document "Toelichting inrichting keuringsruimte werkplaats en apparatuur".

Bouwkundige aanpassingen

Omdat de spelingsdetectie een behoorlijke kracht moet overbrengen is een goede bevestiging nodig. Hiervoor zijn mogelijk bouwkundige aanpassingen nodig. Voor vragen of het aanschaffen van de spelingsdetector kun je contact opnemen met je leverancier. Veel bedrijven zijn al voorzien van de spelingsdetectoren, dus wij verwachten geen leveringsproblemen.

Meest relevante vragen

- *Wat is de ingangsdatum en voor wie is het verplicht?*

De ingangsdatum is 20 mei 2023, voor alle APK 1- en APK 3-erkenninghouders. Daarmee is de maximale implementatietijd van 5 jaar verstreken.

- *Komt de spelingsdetector in RME?*

Nee, een spelingsdetector is geen meetmiddel en komt daarom niet in RME te staan. Je bent zelf verplicht het apparaat goed te onderhouden. Indien het apparaat niet goed werkt, kan er geen steekproef uitgevoerd worden met een sanctie tot gevolg.

- *Moet ik iets doen als ik op 20 mei 2023 niet beschik over een spelingsdetector?*

Als je niet beschikt over een spelingsdetector mag je niet meer keuren. Als je stopt met de erkenning geef je dit zo spoedig mogelijk door aan de RDW via de website. Dit kan via deze QR-code.



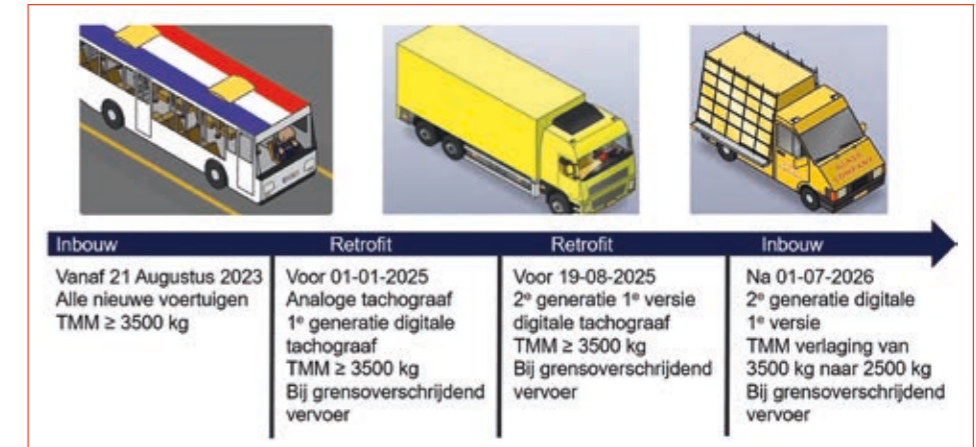
Mobility-pakket

Vanuit Europa is een heel pakket van Europese wet- en regelgeving opgesteld voor de transportsector. Al deze maatregelen bij elkaar noemen ze het **Mobility-pakket**.

Dit pakket bevat een reeks aan maatregelen voor het gelijkrekken van Europese regelgeving. Doelen zijn onder andere: betere en eerlijke concurrentie in het transport, een eerlijker speelveld en het verbeteren van de sociale en financiële voorwaarden voor de chauffeurs. In dit pakket zijn onder meer voor chauffeurs nieuwe regels opgesteld over de rij- en rusttijden, cabotage en verplicht terugkeren van voertuig en chauffeur naar de thuisbasis. Om dit mogelijk te maken, zijn er nieuwe regels waaraan een tachograafinstallatie moet voldoen. Hiervoor is een nieuwe tachograaf-(voertuigunit) ontwikkeld.

Nieuwe tachograaf

Deze nieuwe tachograaf (generatie 2, versie 2) registreert automatisch de grensovergangen tussen de lidstaten. Ook worden alle laad- en losactiviteiten



en begin en einde werktijd geregistreerd. Dit alles om zo cabotage inzichtelijk te maken. Met het cabotagevervoer bedoelen we het aantal ritten dat een buitenlandse transportonderneming binnen een andere lidstaat mag uitvoeren. De nieuwe tachograaf moet worden ingebouwd in alle **nieuwe** voertuigen die worden geregistreerd. Daarnaast komt er een retrofitperiode voor alle bestaande voertuigen met een 'oude' tachograaf die internationaal vervoer doen. In het overzicht staat wanneer een tachograaf gemonteerd of vervangen moet worden.

Meer werk in de werkplaats

Voor de werkplaatsen die naast APK ook

tachograafwerkzaamheden verrichten zal het werk aanzienlijk toenemen de komende jaren. Het is belangrijk dat je op de hoogte bent van de nieuwe eisen. Laat je op tijd bijpraten/bijscholen over de wijzigingen. Als RDW passen we tijdig het handboek Tachograaf op deze wijzigingen aan. Ook nieuw is een gewichtsverlaging van de voertuigen die tachograafplichtig worden indien ze grensoverschrijdend vervoer doen. Deze was vastgesteld op 3.500 kg maar gaat omlaag naar 2.500 kg. Hiermee zijn meer voertuigen van de voertuigcategorie N1 (lichte bedrijfsauto)/M1 (personenauto's) tachograafplichtig. We zullen dus meer voertuigen bij de APK 2 op deze tachograafeisen moeten controleren in de toekomst.

Vervolg van pagina 17 →

ONTWIKKELINGEN APK DOOR DE TIJD



2014 Het is verboden om de tellerstand terug te draaien.

2015 Nieuwe coderingslijst voor afkeur- en reparatiepunten.

2016 De tachograaf moet worden gecheckt bij APK 2-voertuigen indien aanwezig. Er kunnen meerdere

brandstoffen in het 'raadplegen voertuigen' scherm staan.

2015 Start IOK (informatieomgeving keurmeester). Hierin kun je als keurmeester je persoonlijke gegevens inzien.

2016 Een VOG (verklaring omtrent gedrag) is nodig voor het APK-examen.

2016 Bij een steekproef wordt het steekproefcontroler rapport digitaal verwerkt.

2017 Risicogestuurd toezicht doet zijn intrede. Betere aansluiting op EU-regelgeving. Bij een misser geen 0,4

bonus. De gradatielijst is aangepast naar keuringsaspectenlijst. De maximale cusum voor de keurmeester en de erkenninghouder wordt gewijzigd naar resp. 10 en 12 punten. De cusumstand wordt niet naar 0 punten gewijzigd na bevoegdheidsverlenging. Cusum startwaarde van 3 wordt ingevoerd.

2017 Het verwijderen van het roetfilter is verboden.

2018 De nieuwe bevoegdheidspas komt van de RDW in plaats van IBKI.

2018 Wijzigingen door invoering van de nieuwe richtlijn, zoals controle van

kopstraal van een oplegger, controle van de afstelling van de mistvoorlichten, uitbreiding van de controle van de waarschuwingslampjes, melden reparatieadvies vloeistoflekkage.

2018 Uitstel APK 3-plicht.

2020 Start RDW met het meten van de controleplaats voor de afstelling van de dim- en mistvoorlichten.

2021 Er mogen geen losse hefkolommen meer worden gebruikt (wielgreeplift). De eisen aan koplamp testers worden strenger. De laatste papieren versie van het APK-handboek is beschikbaar.

2021 Start APK 3 keuren.



2022 Start gebruik controleplaats voor de afstelling van dim- en mistvoorlichten.

2023 eCall-boordsysteem wordt een keuringsaspect.

2023 Spelingsdetectoren APK 1 en APK 3 vanaf 20 mei 2023.

2023 Registratie brandstofgebruik mogelijk vanaf 20 mei 2023.

2023 Start deeltjesteller APK 1 en APK 2.



2023 Nummer 100 van het RDW-vakblad *APK-keurmeester* verschijnt.

Covers door de jaren heen

De cover van een magazine, dus ook van een vaktijdschrift zoals APK keurmeester, heeft een aantal functies: het



moet trekken, prikkelen, uitnodigen, het moet leuk zijn om naar te kijken (er moet iets 'te zien' zijn) en het moet natuurlijk iets zeggen. Wat ga je beleven als je het magazine in duikt? Zie hier de cover van *APK-keurmeester* door de jaren heen! Editie, 25, 50, 75 en die van nu.

