



APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 103 - december 2023

**'Als je ook liefhebber bent,
doe je je werk nog beter'**

EELCO BROUWER VAN GARAGE E. BROUWER IN LEIDEN OVER ONDERNEMER ZIJN

**Per 1 januari
gelden nieuwe
regels**

WAT MOET JE WETEN?

INTERVIEW - PAGINA 7

**Een arbeidsleven
APK**

HENK EN HENS WERKTEN HUN
LEVEN IN DE APK

DUBBELINTERVIEW - PAGINA 8

**Leesbaarheid
kentekenplaten**

HET CONTROLEREN VAN DE
JUISTHEID EN LEESBAARHEID

HOE ZIT DAT? - PAGINA 10

Open dag keuringslocatie



KARS WILLEMSTEIN
EVENTMANAGER VAN DE OPEN DAG

Onlangs openden we als RDW onze deuren! Begin oktober hadden we een open dag op keuringslocatie Arnhem. Die was speciaal georganiseerd om de werkzaamheden van de technische functies binnen de RDW onder de aandacht te brengen. Er waren presentaties, rondleidingen en een ontmoetingsplein waar bezoekers verschillende professionals het hemd van het lijf konden vragen. De bezoekers kregen een goed beeld van wat het werk op een keuringslocatie inhoudt. Steekproefcontroleurs, adviseurs, inspecteurs en technisch medewerkers stonden klaar om antwoord te geven op al hun vragen. Een bijzondere kans voor geïnteresseerden om te zien wat we allemaal doen op een keuringslocatie. Uitgebreid kwam de rol van de RDW bij het toelaten van nieuwe voertuigen op de weg ter sprake en onze collega's namen de bezoekers ook mee in de wereld van de APK. Het was leuk te zien hoe wij als RDW'ers het trots zijn op ons werk konden delen. We helpen om het verkeer veiliger te maken en dienen daarmee een groot maatschappelijk belang. Dat we dit hebben kunnen delen op de open dag, daar zijn we goed in geslaagd.

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: iO Utrecht
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:



Midden in de Leidse Raadsherenbuurt runt éénpitter Eelco Brouwer zijn garagebedrijf. Wie daar binnenloopt ziet meteen dat Eelco van leuke dingen houdt, maar dat betekent niet dat hij zijn vak niet bijzonder serieus neemt. Als het gaat om techniek, veiligheid en dus de APK is bij Garage E. Brouwer alleen het beste goed genoeg.



EELCO BROUWER VAN
GARAGE E. BROUWER
IN LEIDEN

Dit is geen alledaagse garage, zo te zien!

“Ik doe alles alleen, maar als garage in een woonwijk waar een groot deel van je klantenbestand woont heb je altijd aanloop. Ik omring me in mijn garage graag met mooie dingen. Enkele borden die hier aan de wand hangen zijn nog van mijn opa geweest en de rest vind ik gewoon leuk. Je moet een beetje liefhebber zijn. Dan doe je je werk volgens mij alleen maar beter.”

Keurt een liefhebber ook beter?

“Weet ik niet, maar alles moet kloppen. Ik ben niet alleen de directeur, ik ben ook de monteur, de receptionist en de schoonmaker. Mijn klanten zien alleen mij, en ik wil dat ze erop kunnen vertrouwen dat ze veilig de weg op kunnen. Ik kan een band die op de grens zit goedkeuren en als adviespunt op het APK-formulier vermelden maar eigenlijk kijkt niemand

naar dat rapport. Ik bel dan liever mijn klanten om uit te leggen waarom ik het veiliger vind om zo'n band te vervangen.”

Is het niet lastig om ook nog steekproefcontroleurs over de vloer te krijgen als je alles alleen doet?

“Voor een steekproef loop ik niet weg hoor. Eerst en vooral omdat ik niks te verbergen heb, maar ook omdat ik het leuk vind om die steekproefcontroleurs van de RDW te spreken. Ze komen overal en kennen alle kneepjes van het vak. Zonder de steekproefcontroleur had ik nooit geweten dat je bij bepaalde voertuigen de bovenkant van het subframe moet checken, omdat dat behoorlijk kan doorroesten. Ik wist dat niet en voelde daar nooit aan, dus die kennis dank ik aan de RDW. Meningsverschillen zijn er nooit geweest, maar in onze regio hebben we wel een heel alerte steekproefcontroleur, die

jongen heeft echt haviksogen. Niks dan bewondering daarvoor!”

Zijn de investeringen nog te behappen voor een éénpitter?

“Nieuwe ontwikkelingen vind ik mooi, maar natuurlijk moet ik concurrerend blijven. In de regio was ik de eerste met een deeltjesteller, terwijl ik maar 30 diesels per jaar keur. Gelukkig is mijn deeltjesteller ook geschikt voor benzineauto's met roetfilter, ik ben dus toekomstbestendig! En andere investeringen vallen weer heel erg mee, het vlakke vloertje voor de dimlichtcontrole heb ik zelf aangelegd. Kostte een weekendje, maar bespaarde veel! De dongel voor het uitlezen van verbruiksgegevens heb ik trouwens ook al aangeschaft. Ik heb 'm alleen nog niet kunnen gebruiken, want de jongste auto die ik in onderhoud heb is drie jaar oud. Dat is wel jammer, maar ik ben er in elk geval klaar voor!”

Remvertragingen en remverschil bepalen bij een rollenremtestbank

In artikel 57 t/m 88 van de Aanvullende Permanente Eisen kun je alle eisen over remvertraging en remverschil lezen. Bij het gebruik van een rollenremtestbank is het van belang dat je met de waardes op het display de remvertraging en het remverschil op één as kunt berekenen.

Voorbeeld: hieronder staan de remkrachten met bijbehorende pedaalkrachten van een voertuig gemeten met een rollenremtestbank.

Personenauto (M1)

Massa ledig: 1025kg
 Massa rijklaar: 1125kg
 Datum eerste toelating: 09-02-2010

Vooras			Achteras		
Links	Rechts	Pedaaldruk	Links	Rechts	Pedaaldruk
980	1073	100N	322	325	150N
1151	1345	150N	501	652	250N
1540	1721	200N	673	810	400N
2135	2235	250N*	736	906	500N
Rollenremtestbank slaat af			857	1001	600N
			*Rollenremtestbank slaat af		

Met de getoonde waardes moet je eerst bepalen welke remkrachten met bijbehorende pedaalkrachten gebruikt moeten worden voor het berekenen van de remvertraging en het remverschil op één as. Voor het bepalen hiervan gebruiken we de maximale remkrachten aan de wielen. De maximale remkrachten van de vooras is op het moment dat de rollenremtestbank afslaat. Noteer deze remkrachten. De maximale remkrachten van de achteras worden bereikt bij 600 N. Hiermee mag je echter niet rekenen. Waarom niet? Omdat wettelijk is vastgelegd dat tijdens een remproef op de rollenremtestbank van een personenauto de maximale pedaalkracht 500 N is. Dus: gebruik voor het bepalen van de remvertraging en het remverschil van een personenauto de gevonden remkrachten bij een pedaalkracht van 500 N.

Let op: bij het bepalen van de voertuigmassa staat er 'massa ledig' of 'massa rijklaar'. Massa rijklaar= massa ledig + 100kg.
Berekening relatieve remvertraging:

Rollenbank

$$\text{Relatieve beremming} = \frac{\text{totale remkracht voor + achter}}{\text{massa rijklaar}} \times 10 = _ \%$$

- Remmen tot bank afslaat of maximale remkracht bereikt is

Hier vullen we de remkrachten en massa rijklaar in:

$$\frac{2135 + 2235 + 736 + 906}{1125} \times 10 = 53 \%$$

Omdat hier de relatieve beremming is berekend is het antwoord in procenten en niet in m/s^2 . Raadpleeg de keuringseisen of de relatieve beremming voldoet met de behaalde waardes.

Remverschil vooras

Omdat niet alle rollenremtestbanken het verschil per as tonen is het soms nodig om deze zelf uit te rekenen. Hiervoor is een formule beschikbaar:

Remverschil per as

$$\text{remverschil (\%)} = \frac{\text{hoogste} - \text{kleinste remkracht}}{\text{hoogste remkracht}} \times 100 = _ \%$$

Hier vullen we de hoogste en kleinste remkrachten in:

$$\frac{2235 - 2135}{2235} \times 100 = 4,5 \%$$

Remverschil achteras

Ook hier vullen we de hoogste en kleinste remkrachten in:

$$\frac{906 - 736}{906} \times 100 = 18,8 \%$$

Bij zowel de vooras als de achteras is het remverschil op één as kleiner dan 30% en kan dit worden goedgekeurd.

Parkeerrem

Bij het bedienen van de parkeerrem lezen we de volgende waardes af, links 1000N en rechts 800N.

Handremvertraging

$$\text{Handremvertraging} = \frac{\text{totale remkracht links en rechts}}{\text{massa rijklaar}} = _ m/s^2$$

$$\frac{1000 + 800}{1125} = 1,6 m/s^2$$

In de praktijk zien we dat het bij de vertraging van de parkeerrem weleens onvoldoende is. Waarom de vertraging niet gehaald wordt kan verschillende oorzaken hebben. Zorg ervoor dat het voertuig altijd aan de minimale vertraging voldoet.

Leesbaarheid APK-regelgeving

In de hoofdstukken Algemeen, Administratieve procedures en Invulinstructies APK-rapport van de regelgeving vind je algemene informatie die je nodig hebt voor het uitvoeren van de APK. Om de leesbaarheid van deze hoofdstukken te verbeteren, zijn de teksten aangepast waar mogelijk. Dit is gedaan na verzoeken van APK-opleiders, branchepartijen en signalen van keurmeesters. Teksten uit wet- en regelgeving kunnen niet aangepast worden, wel zijn teksten met meer uitleg verduidelijkt. De inhoud is daarbij onveranderd gebleven. In het hoofdstuk Administratieve procedures is naast de leesbaarheid de tekst in een logischere volgorde gezet. Hierdoor kun je sneller vinden wat je bijvoorbeeld moet doen als het VIN niet leesbaar is of als je een foutmelding krijgt bij het raadplegen of afmelden.



Controleer goed de combinatie kenteken en VIN!

Als je aan een APK begint, identificeer je eerst het voertuig. Met behulp van het kenteken en het voertuigidentificatienummer (VIN) kun je het kentekenregister raadplegen en het voertuig identificeren. Met de gegevens uit het kentekenregister kun je de juiste keuringseisen gaan toepassen op het te keuren voertuig.

De combinatie van het kenteken en het VIN maakt het voertuig uniek en komt maar één keer voor. Het is daarom belangrijk dat je goed oplet dat je de juiste gegevens invult bij het raadplegen van de voertuiggegevens voorafgaand aan de APK. Het komt wel eens voor dat hier fouten mee worden gemaakt als je niet de juiste procedure van de controle van het kenteken en VIN uitvoert. Als je het kenteken en het VIN moet invullen bij het raadplegen of afmelden dan kun je hiermee geen fouten maken en per

ongeluk een ander voertuig raadplegen of afmelden. De consequentie kan namelijk zijn dat je een voertuig hebt afgemeld dat je niet had mogen afmelden omdat je het voertuig niet gekeurd hebt en het waarschijnlijk ook niet aanwezig is. Dit kan grote gevolgen hebben omdat een niet gekeurd voertuig toch een nieuwe APK-vervaldatum krijgt en het voertuig dat je wel gekeurd hebt geen nieuwe APK-vervaldatum krijgt.

In het geval dat er een steekproef is toegewezen kan deze niet worden uitgevoerd als het juiste voertuig niet aanwezig is en zijn de gevolgen direct merkbaar.

De RDW krijgt regelmatig meldingen van voertuigeigenaren die hun voertuig hebben aangeboden voor een APK maar toch een bekeuring krijgen omdat de vervaldatum verlopen is. Daarnaast stuurt de RDW

meldingen aan voertuigeigenaren omdat de tellerstand onlogisch is. In al deze gevallen start de RDW een onderzoek. Als blijkt dat er fouten gemaakt zijn kan dit grote gevolgen hebben voor de APK-keurmeester en erkenninghouder.

Er zijn softwareprogramma's die in een werkplaats gebruikt worden die automatisch al velden zoals het VIN invullen na het invullen van het kenteken. Let dan goed op en zorg er dan altijd voor dat je goed de combinatie kenteken en VIN controleert voordat je de keuring start of het voertuig gaat afmelden.

Uitlezen brandstofverbruiksgegevens APK2

Vanaf 1 januari 2024 moet je tijdens de keuring van bepaalde lichte voertuigen het brandstof- en elektriciteitsverbruik uitlezen en versturen naar de RDW. De nieuwe regelgeving heeft betrekking op personenauto's en lichte bedrijfsauto's met een datum eerste toelating vanaf 1-1-2021. Daarvoor is de juiste apparatuur nodig. Iedereen die een APK2-erkenning heeft moet die apparatuur vanaf 1 januari 2024 hebben, ongeacht de voertuigen die je keurt. Uitzonderingen zijn niet mogelijk.

Een APK-erkenning moet altijd voldoen aan de voorgeschreven apparatuur om te mogen keuren en dat is ook hierbij van toepassing. Heb je niet op tijd het voorgeschreven uitleesapparaat, dan voldoe je niet langer aan de erkenningseisen en is het niet meer toegestaan om te keuren.

Aanleiding nieuwe eisen

De nieuwe regelgeving is bedoeld om inzichtelijk te krijgen wat het echte brandstof- en eventueel elektriciteitsverbruik (ofwel de CO2-uitstoot) van het Europese wagenpark is. De bedoeling is dat het Europees Milieuagentschap (EEA) deze gegevens gaat beoordelen en vergelijken. De nieuwe eis geldt voor alle APK-keuringsstations in alle Europese lidstaten. De EEA monitort of alle EU-lidstaten deze gegevens voldoende opsturen.

De nieuwe regelgeving heeft betrekking op personenauto's en lichte bedrijfsauto's met een datum eerste toelating vanaf 1-1-2021. Deze voertuigen zijn standaard uitgerust met een systeem dat het brandstofverbruik registreert. Het systeem is een onderdeel van het EOBD-boordsysteem en een geschikt uitleesapparaat kan de gegevens uitlezen en versturen naar de RDW. Het uitleesapparaat komt niet in het RME (Register Meetmiddelen) te staan en een NMI-goedkeuring is ook niet aan de orde.

Het uitlezen en versturen geldt voor personenauto's en lichte bedrijfsauto's met een verbrandingsmotor, eventueel gecombineerd met hybride (E) en met de brandstofcode:

- A (Alcohol)
- B (Benzine)
- D (Diesel)

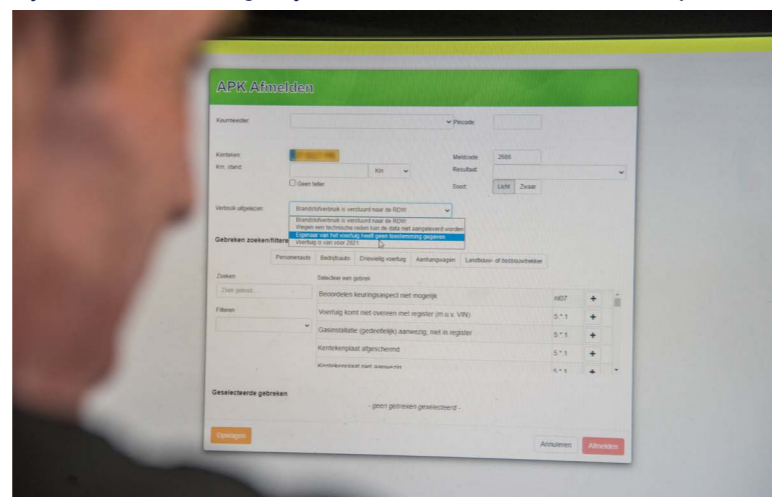
Voor volledig elektrische voertuigen is het uitlezen niet van toepassing.

Uitzonderingen

De RDW heeft de taak om alle ingekomen brandstofverbruiksgegevens te verzamelen en deze één keer per jaar te versturen naar het EEA. De data worden beschouwd als

persoonsgegevens. Daarom zijn er voorwaarden in het gebruik daarvan. De gegevens mogen namelijk alleen gebruikt worden door het EEA. De aanvrager van de APK-keuring heeft hier ook inspraak in. Bij bezwaar tegen het delen van de gegevens kan de aanvrager dat aangeven. Bij het aanbieden van de keuring moet daarom de vraag gesteld worden of de aanvrager bezwaar heeft. Is dat het geval, dan mogen de gegevens niet verstuurd worden.

Tijdens het afmelden geef je dan als keurmeester deze reden op.



In sommige situaties kan het voorkomen dat je niet kunt uitlezen, ondanks de beschikbaarheid van de juiste en goedwerkende uitleesapparatuur. In dat geval mag je bij het afmelden doorgeven dat het uitlezen niet mogelijk is door een technische oorzaak. Is er geen bezwaar of technisch probleem, dan kun je op de normale manier afmelden nadat de gegevens zijn verstuurd naar de RDW. Let op: er moet ook een Nederlandstalige handleiding beschikbaar zijn.

Video's met uitleg

Om voertuigeigenaren vooraf te informeren is er een nieuwe tekst toegevoegd in de APK-herinneringsbrief die wij versturen met een verwijzing naar de website www.apk.nl. Daar vind je meer informatie die is bedoeld voor de voertuigeigenaar, waaronder een video met uitleg.

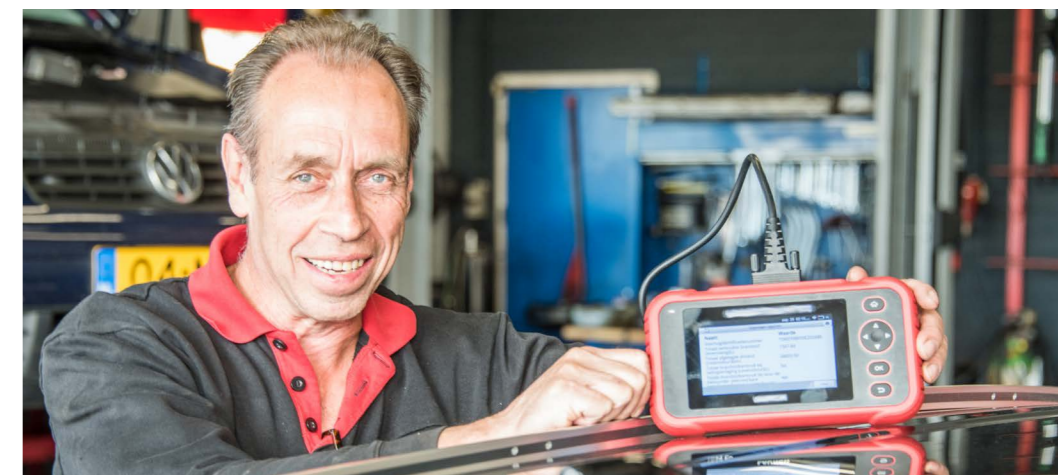
Voor keurmeesters en erkenninghouders is een andere video gemaakt. Deze kun je vinden in de online APK-regelgeving onder "Veelgestelde vragen", of via deze QR code.



Uitlezen brandstofverbruik vanaf 1 januari 2024

Snel, simpel en van belang

Het is bijna 1 januari, de datum waarop het uitlezen van de brandstofverbruiksgegevens van bepaalde voertuigen tijdens de APK verplicht wordt. Het goede nieuws is: de investering valt mee, en het proces is snel, simpel en van belang.



Als het om nieuwe wetgeving gaat, zoals het uitlezen van het brandstofverbruik tijdens de APK, dan is Wim van Dijk van de Eindhovense Garage Remko realistisch: "Als er nieuwe wetgeving komt, dan moet je eraan voldoen. Simpel. We doen hier gemiddeld vier of vijf keuringen per dag, en je moet wel mee met de wijzigingen. Alle APK 2-erkenninghouders moeten zijn voorzien van de juiste apparatuur om aan de erkenningseisen te blijven voldoen. Dan kan ik wel pas in januari eens gaan koekeloeren, maar dat is uitstelgedrag. Liever streep ik zo'n investering dan meteen af."

Zorgen grotendeels onnodig

Hoewel 1 januari nadert, zien leveranciers van werkplaatsapparatuur dat erkenninghouders bezorgd zijn over de prijs van de benodigde apparatuur, en opzien tegen extra handelingen. Wim van Dijk weet al dat die zorgen onnodig zijn: "Deze apparatuur vraagt geen grote investering, en het proces kost weinig tijd en energie."

Twee vliegen in één klap

De door Wim aangeschafte On-Board Fuel Consumption Monitoring-tester (OBFCM) stelt hem in staat de gevraagde verbruiksgegevens uit te lezen en te versturen naar de RDW, en kan ook meteen de voor de APK relevante EOBD-gegevens uitlezen. Twee vliegen in één klap dus. Hij demonstreert wat hij moet doen om de verbruiksgegevens uit te lezen en ze naar de RDW te versturen. Die demonstratie is al bijna voorbij voor hij begonnen is.

Druk op de knop

Wim sluit de tester aan op de OBD-aansluiting van de auto en een paar tellen later heeft de OBFCM-software de benodigde gegevens al verzameld. Wim ziet het VIN-nummer, het aantal afgelegde kilometers en het daarbij verbruikte aantal liters brandstof in beeld. Hij klikt op 'verslag' zodat de reader de gegevens samenvat in een rapportje. Met een druk op de knop 'uploaden' worden de gegevens verstuurd naar de RDW. Voor Wim rest nog maar één handeling: bij het afmelden van het voertuig moet hij aangeven dat de brandstofverbruikgegevens zijn verstuurd naar de RDW. In dat menu kan hij ook kiezen voor de optie: 'Eigenaar van het voertuig heeft geen toestemming gegeven'.

Zorgen over privacy niet nodig

Dat is namelijk het recht van voertuigeigenaren: ze zijn niet verplicht om verbruiksgegevens te delen. Van Dijk merkt dat sommige klanten inderdaad weinig zin hebben om toestemming te geven, omdat ze zich zorgen maken over hun privacy. "Veel mensen zijn bijvoorbeeld bang dat bij

het uitlezen van deze gegevens ook gezien wordt of en wanneer ze te hard hebben gereden." Arthur van Lee, bij de RDW werkzaam als adviseur Uitvoering bij de afdeling Procesondersteuning van de divisie Toezicht en Beoordeling, legt uit dat die zorgen niet nodig zijn en dat de privacy van voertuigbezitters is gewaarborgd: "Eén keer per kalenderjaar versturen wij de gegevens naar het Europees Milieuagentschap, zelf mogen en doen wij er niets mee. Het uitlezen van de brandstofverbruiksgegevens heeft geen invloed op het resultaat van de keuring."

Geen reden om te wachten

Ondertussen informeert Wim van Dijk zijn klanten zo goed hij kan: "Als klanten bij me komen voor een APK vertel ik ze dat deze regel is ingevoerd, en dat ze niet verplicht zijn om hun verbruiksgegevens te laten uitlezen. Maar ik vertel ze ook dat het zeker geen zinloze regel is. Iedereen wil toch weten wat een auto écht verbruikt? Ik ben realist genoeg om het nut van deze toevoeging aan de APK te zien. Als ondernemer zie ik geen reden om te wachten met de investering."

Een arbeidsleven APK

‘We hebben voor sommige veranderingen hard moeten strijden’

Henk Bussink en Hens Peeters Weem besteedden tientallen jaren aan de ontwikkeling van de APK in Nederland. Ze blikken terug en vooruit: “Onze inspanningen waren erop gericht om alles steeds eenvoudiger te maken.”

Aan “vroeger was alles beter” doen beide mannen niet, nu ze op het punt staan een punt te zetten achter hun werkzame leven. Sterker nog: als er één ding is waarop Henk Bussink en Hens Peeters Weem trots zijn, is het hun bijdrage aan het steeds eenvoudiger maken van de APK in Nederland. “Dan hebben we het niet zozeer over de inhoud van de keuring”, licht Hens toe. “Die wordt immers bepaald door wet- en regelgeving, en is ook voor een fors deel afhankelijk van de ontwikkeling van techniek en technologie. Maar wij hebben ons een leven lang hard gemaakt voor het vereenvoudigen van procedures en vooral ook voor het schrappen van overbodige procedures.”

Kunnen jullie een voorbeeld noemen?

Henk: ‘Nou, we kunnen heel veel voorbeelden noemen! Alleen al de papieren rompslomp. Letterlijk: papieren. Het gedoe met kentekenbewijzen meenemen en controleren, stickers krijgen, het keurig bijhouden in je eigen administratie als erkenningshouder en de bewaarplicht daarvan... Wij vonden dat een te zware belasting voor garagebedrijven en hebben ons altijd ingespannen dat te vereenvoudigen.’

Hens: “Er stonden ook sancties op allerlei

procedurele dingetjes. Dan had je in de verkeerde volgorde getest en werd je een boete opgelegd. Of je had gemist dat een paar letters op het papieren kentekenbewijs niet meer goed leesbaar waren: wij hebben altijd gevonden dat dit voorbijging aan de essentie van het keuren. Namelijk: veilig rijden. De voorbeelden die we net noemden, vonden wij flauwekul-dingetjes. Maar ja, niet iedereen vond dat, dus daar hebben we soms hard voor moeten strijden.”

Jullie hebben ook veel internationale ervaring. Wat is volgens jullie bijzonder aan de manier waarop we in Nederland de APK hebben georganiseerd?

Hens: “Dat is wat mij betreft het feit dat je als auto-eigenaar in vrijwel alle gevallen gewoon bij je eigen lokale garagebedrijf de APK kunt laten doen én dat deze nog steeds relatief goed betaalbaar is. In België moet je bijvoorbeeld naar gespecialiseerde keuringslocaties toe, waar een behoorlijke wachttijd voor is.”

Henk: “In internationaal verband, waar ik lange tijd een functie heb gehad, hebben we het hier vaak ook over. Wat kunnen we leren van elkaar? Mede door onze ervaringen in Nederland zijn ze bijvoorbeeld in Duitsland ook steeds meer gaan keuren

bij lokale bedrijven. Er komt dan wel een onafhankelijk keurder, dus het is niet hetzelfde als bij ons.”

Hens: “Ik denk dat wij in Nederland altijd wat pragmatischer zijn geweest, en oog hebben voor het gemak van de gebruiker. Wij zijn het enige land dat bijvoorbeeld ook in een land als Spanje keuringen uitvoert. Handig voor de pensionado’s die daar overwinteren, haha. Verder vind ik het moeilijk om te zeggen of het ene systeem beter is dan het andere. Het dient uiteindelijk hetzelfde doel, namelijk het bevorderen van de verkeersveiligheid.”

Ook anders is ons systeem van toezicht met behulp van steekproeven. Hoe kijken jullie daarnaar?

Henk: “Zeker met enige trots. Wat Hens net zei is natuurlijk waar het om draait: verkeersveiligheid en milieu. Het bewaken daarvan. Dat kan op verschillende manieren. Wij geloven heel erg in het model dat je bij je lokale garage kunt keuren. Wij vinden het echt iets toevoegen dat je als automobilist en als garagehouder dit kunt combineren met onderhoud. Dat is efficiënt, draagt bij aan de veiligheid en houdt ook de kosten binnen de perken.”

Hens: “Dat kan allemaal in stand blijven door het systeem van steekproeven en



Henk Bussink (links) en Hens Peeters Weem gaan met pensioen. “Dat we in stand hebben gehouden dat lokale garagebedrijven kunnen keuren, dat is echt een verdienste van het Nederlands samenwerkingsmodel.”

‘We hebben altijd oog gehad voor het gemak van de gebruiker’

herkeuringen. Ruim 240.000 steekproeven doen we jaarlijks!”

Henk: “Wist je dat ik Nederlands tweede steekproefcontroleur was?”

Hoe was dat in die tijd, als steekproefcontroleur?

Henk: “Anders, haha. Dit was midden jaren ’80. Ik moest vaak nog uitleggen wat de bedoeling was aan een garagehouder. In die tijd keurde ik zo’n drie auto’s op een dag. Nu doet een steekproefcontroleur er al snel een stuk of negen. Ik had een pieper, en kreeg zo mijn meldingen. Stond ik in een vieze telefooncel alles door te bellen en m’n volgende afspraak te maken. Nu komt je schema gewoon via tablets binnen, kun je alles gelijk invoeren en door.”

Hens: “Ja, het hele systeem is echt wel een stuk verbeterd. En dat we in stand hebben

gehouden dat lokale garagebedrijven kunnen keuren, dat is echt een verdienste van het Nederlands samenwerkingsmodel. We hebben altijd met allerlei betrokken partijen heel constructief overleg gevoerd. Als we in zo’n comité constateerden dat iets op een andere manier zou kunnen, gingen we ermee aan de slag, en voordat je het wist implementeerden we het. Als ik zag hoe dat soms in andere landen ging...”

Wat zien jullie als belangrijkste ontwikkeling in de komende jaren?

Henk: “Hoe dan ook zal alles steeds digitaler worden. En milieu-aspecten zullen een steeds groter deel gaan uitmaken van de keuring. Ik zie ‘ons systeem’ nog wel lang blijven bestaan hoor. Tegelijk: er komt zoveel nieuwe technologie, met zoveel smaken, en daardoor zoveel regels en eisen, dat het best ingewikkeld wordt dat allemaal bij te houden als klein bedrijf in de binnenstad.”

Hens: “Ik denk dat daar ook wel een taak ligt voor onze ‘opvolgers’ op dit gebied. Dat we altijd ons best blijven doen dat de APK voor erkenninghouders en voertuigbezitters

eenvoudig en tegen lage kosten uit te voeren blijft.”

Henk: “Daar sluit ik me bij aan. En ik hoop vooral ook dat onze opvolgers, en eigenlijk iedereen in dit vak, er net zoveel plezier aan beleeft als wij hebben gedaan.”

En hoe zit het met jullie eigen toekomst?

Hens: “Maak je daar maar geen zorgen over: ik klus graag en heb drie kinderen met eigen woningen en heel veel vrienden die er nu al naar uitkijken dat ik ze straks kan helpen met klussen. Dus ik kom mijn dagen wel door.”

Henk: “Het is misschien een cliché, maar ik kijk ernaar uit dat ik veel meer tijd aan muziek maken kan besteden. Of lekker buiten zijn. Ik speel golf en woon landelijk, dus de tuin en ons paard vragen ook de nodige tijd van me. En ik heb talloze lokale sociale activiteiten. Dus voor mij weinig rust. Maar wel een stuk rustiger aan.”

Aanvragen examen APK-keurmeester

We zien gelukkig veel aanvragen van mensen die APK-keurmeester willen worden. Sommige aanvragers beschikken nog niet over het juiste diploma. Dit levert onnodige vertraging op in de verwerking van de aanvragen en veroorzaakt onnodige kosten voor het verkrijgen van een VOG (Verklaring Omtrent het Gedrag).

Om keurmeester te worden heb je minimaal een niveau 3 diploma met de juiste beroepscontext nodig. Bijvoorbeeld Eerste AutoTechnicus (EAT) of Niveau 3 autotechniek. Dit zijn onder andere diploma's die voldoen om deel te nemen aan het examen APK2-keurmeester. Een aanvraag met niveau 2 en de beroepscontext "autotechniek" volstaat NIET. In de "Regeling voorwaarden deelname examen keurmeester lichte en zware (bedrijfs)voertuigen en landbouwvoertuigen" zijn alle voorwaarden opgenomen om deel te kunnen nemen aan het examen. Een overzicht met alle diploma's uit de regeling en overige benodigdheden die toelating geven tot het APK-keurmeesterexamen vind je op de website van de overheid en IBKI, die met de QR-code makkelijk is te bereiken.



Examenuitslag per e-mail

Na het examen "bevoegdheidsverlenging" krijg je direct de uitslag. De examenuitslag en de resultatenlijst van de **bevoegdheidsverlenging** examens worden sinds 10 oktober 2023 per e-mail verstuurd. Je hoeft na afloop van het examen dus niet meer op de uitslag te wachten. Bovendien verkleint IBKI hiermee de ecologische voetafdruk, want jaarlijks hoeven een kleine 15.000 resultatenlijsten niet meer te worden afgedrukt! De uitslag van je examen krijg je na een of twee werkdagen in je mailbox en je vindt deze ook terug in "Mijn IBKI". Belangrijk is wel dat jouw (privé) e-mailadres juist is vermeld in "Mijn IBKI".



RDW

Ook bij de RDW kun je in de "informatie omgeving keurmeester" jouw (privé) e-mail opslaan of wijzigen. Dit is belangrijk omdat de RDW steeds meer informatie met behulp van nieuwsbrieven digitaal wil gaan versturen. Je blijft daarmee ook op de hoogte van belangrijke ontwikkelingen en het laatste APK-nieuws. Via de QR code kom je direct op de juiste website om je gegevens te vermelden of te wijzigen.



Kentekenplaten

Vanuit de APK-regelgeving gezien moeten we de kentekenplaat op juistheid en leesbaarheid controleren. Voor personenauto's doen we dit aan de hand van Artikel 5.2.1. lid 2 en lid 5.

Lid 2: De personenauto moet zijn voorzien van de juiste kentekenplaten.

Lid 5: Het kenteken moet goed leesbaar zijn en de kentekenplaten mogen niet zijn afgeschermd.

In Lid 2 wordt bepaald of de juiste kentekenplaat (plaat inclusief euro-symbool) erop zit en lid 5 of de kentekenplaat (letter en cijfers) leesbaar is. Tijdens een keuring kom je misschien wel eens afwijkende situaties tegen zoals een sticker op het Eurosymbool of een beschadiging. In de Aanvullende Permanente Eisen staat in artikel 3: *Een personenauto, bedrijfsauto, bus,*

landbouw- of bosbouwtrekker of aanhangwagen of driewielig motorrijtuig moet zijn voorzien van gele retro-reflecterende kentekenplaten, voor een aanhangwagen één, voor een driewielig motorrijtuig één of twee platen, welke aan de linkerkant zijn voorzien van een in het laminaat geïntegreerd Eurosymbool.

Afscherming of beschadiging eurosymbool

Is het Eurosymbool afgeschermd door bijvoorbeeld een sticker en is daardoor het Eurosymbool niet te controleren? Dan mag je het voertuig niet goedkeuren. Er is dan geen juiste kentekenplaat aanwezig. Is een Eurosymbool beschadigd maar nog wel te onderscheiden als Eurosymbool dan is dit geen reden tot afkeur.

Leesbaarheid

De leesbaarheid controleer je met een

visuele controle, waarbij de letters en cijfers volledig zichtbaar moeten zijn als de waarnemer op een afstand van twintig meter vóór of achter het midden van de personenauto staat.

Hier wordt bedoeld dat je de cijfers en letters goed moet kunnen zien. Dit geldt ook voor de scheidingstekens (streepjes tussen de combinatie) en eventueel de duplicaatcode. Is één of zijn meerdere cijfers, letters, scheidingstekens niet goed leesbaar, dan mag je dat niet goedkeuren. Dit geldt ook voor de duplicaatcode.



Open dag Arnhem

Veel mensen kennen de RDW van de APK en van de steekproeven. Maar er is zoveel meer! Om geïnteresseerden kennis te laten maken met de wereld van de RDW, opende keuringslocatie Arnhem begin oktober haar deuren. Met succes: tientallen geïnteresseerden kwamen een kijkje nemen en leerden alles over het werk op een keuringslocatie en het werk van RDW in het algemeen. Event manager Kars Willemstein: "Ik hoorde van diverse aanwezigen dat ze het zo leuk vonden dat ze misschien wel bij de RDW zouden willen werken. Die waren duidelijk enthousiast geworden. Dat is natuurlijk waar we het voor doen!"



Wat betekent de datum op je bevoegdheidspas?

Als je slaagt voor je APK-examen ben je bevoegd om APK-keuringen uit te voeren. Na een bevoegdheidsverlenging ontvang je, tot een aantal jaar terug, een nieuwe bevoegdheidspas. Dit is gewijzigd. Je bevoegdheidspas gaat langer mee dan twee jaar. Het pasje is vanuit milieu-oogpunt zes jaar houdbaar. Dat betekent dus niet dat je APK-bevoegdheid ook langer geldig is. Na het behalen van je bevoegdheidsverlenging is deze twee jaar geldig. In de praktijk komt het soms voor dat een keurmeester de datum van het pasje aanhield als vervaldatum van zijn bevoegdheid. Dat heeft natuurlijk tot problemen geleid. Als keurmeester kun je altijd terugvinden wanneer de bevoegdheid afloopt. Bijvoorbeeld in de "informatie omgeving keurmeester". Ook stuurt IBKI een herinnering voordat je bevoegdheid afloopt. Als keurmeester ben je uiteraard zelf verantwoordelijk voor het tijdig behalen van je bevoegdheidsverlenging. De datum achter op de bevoegdheidspas geeft alleen aan wanneer de bevoegdheidspas weer aan vervanging toe is. De datum zegt niets over de geldigheid van je bevoegdheid. Een nieuwe bevoegdheidspas ontvang je dus na maximaal 6 jaar of wanneer er een bevoegdheid bijkomt. Je ontvangt dus niet in alle gevallen een nieuwe bevoegdheidspas als je geslaagd bent.



Controle van de accu

De bevestiging van een accu moet je altijd controleren. Dit zijn we gewend tijdens de uitvoering van de APK-keuring en staat beschreven in artikel 5.*.12. Daarbij is er een behoorlijk variatie van locaties denkbaar. Het is soms even zoeken waar de fabrikant hem gemonteerd heeft. Er zijn voertuigen waarbij meerdere accu's zijn gemonteerd die gecontroleerd moeten worden. Een voorbeeld van een voertuig met meerdere accu's is een kampeerauto.

Als je voor de controle van de 12V accu bijvoorbeeld onderdelen zoals een deksel, stoel of een achterbank moet verwijderen, wordt dit niet gezien als demontage.

Hoog voltage accupakket

Er zijn ook voertuigen waarbij de 12V accu is geïntegreerd in HV-accupakket (Hoog Voltage). Dit kun je bijvoorbeeld tegenkomen bij hybride en elektrische voertuigen. Bij deze voertuigen is het niet

mogelijk om de 12V accu te controleren zonder dat (delen van) het HV-accupakket wordt gedemonteerd. Indien de 12V accu deel uitmaakt van de HV batterij geldt: als het HV-accupakket deugdelijk gemonteerd is, wordt aan de eis voldaan.





Student Automotive Engineering Arend Bornebroek (21) uit Velp vond via Marktplaats deze Daihatsu Opti Classic en aarzelde geen moment: nu is hij de trotse eigenaar.

‘Er rijden in Europa maar een stuk of vijf Opti’s’

“Het leuke van deze auto is dat deze nooit in Europa is verkocht! Dertig jaar geleden presenteerde Daihatsu ‘m op een grote autoshow, maar echte interesse in Europa is er nooit gekomen. Dit soort hele kleine auto’s is sowieso iets dat Europa nauwelijks kent, terwijl daar in Japan een enorme markt voor is. Bijna veertig procent van de auto’s daar is een lichtgewicht. Vanwege lagere belastingen, goedkopere premies en niet te vergeten: de parkeervoordelen!”

“Ik raakte verliefd op dit merk toen ik als student een Cuore kocht. Zo ontstond mijn interesse in Daihatsu, en door me in het merk te verdiepen ontdekte ik de Opti. En dan specifiek in deze klassieke uitvoering: de opvallende grille, de ronde koplampen, de chromen strips... Maar ook: lederen stoelen en zelfs hout op het dashboard. Op mijn verlanglijst stond een bezoek aan Japan om er eentje aan te schaffen, en toen kwam deze ineens voorbij op Marktplaats. Aan alle kanten al goedgekeurd, dus meteen te gebruiken. Dat scheelt een hoop gedoe en geld!”

“Twee maanden heb ik hem nu, en ik vind het vooral leuk om ermee naar shows te gaan of soms met vrienden wat te touren. Maar zeker niet te veel en te vaak, want ik ben als de dood dat ik iets stukmaak. Als er iets stuk gaat, moet ik online in Japan op zoek naar vervangende onderdelen, dat is best ingewikkeld. Er rijden er in heel Europa maar een stuk of vijf, dus de kans dat ze bij de garage deze auto kennen is ook niet groot. Daarom rijd ik er ook niet mee in de winter. De auto zoals ik ‘m kocht is echt volledig roestvrij, en dat wil ik graag zo houden.”

“De auto is nog gekeurd tot juni 2024. Ik kijk ernaar uit om ‘m straks te brengen voor de APK, ik ben reuze benieuwd naar hoe de keurmeester ervan opkijkt. Het is echt een andere auto dan we hier gewend zijn. Ik verwacht overigens geen enkel probleem met de keuring: de auto is echt nog als nieuw. Er zit 30.000 kilometer op, maar de onderkant lijkt wel alsof ‘ie net uit de fabriek komt. Dus dat zal vast vlekkeloos gaan!”