



# APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 105 - juli 2024

## 'Gokken met de veiligheid doe je niet'

EIGENAAR EN KEURMEESTER TONNIE KOOPS VAN TRUCK EN TRAILER SERVICE NOORD

**Geef je mening  
over het online  
handboek**

GOED GEREGLD - PAGINA 4

**Wisseling van de  
APK-wacht**

DUBBELINTERVIEW - PAGINA 8

**Controle van de  
deuren bij een  
personenauto**

HOE ZIT DAT? - PAGINA 10



## Toezicht APK: trendbreuk noodzakelijk

Het aantal keuringslocaties en het APK-systeem in Nederland zijn heel stabiel en daar zijn we trots op! Als manager van de afdeling Toezicht ben ik verantwoordelijk voor het toezicht dat we uitoefenen op de keuringsinstanties en de RDW-erkenninghouders. Er zijn echter verbeteringen nodig binnen dit toezicht.

Recentelijk was de RDW in het nieuws en kon je lezen over de 'illegale APK'. Uiteraard treden wij op tegen dergelijk misbruik en hebben wij erkenningen ingetrokken. Maar we overwegen ook welke maatregelen noodzakelijk zijn om toekomstig misbruik te voorkomen. Dit gaat immers ten koste van goed presterende erkenninghouders, technici en keurmeesters.

Het harder optreden tegen dergelijke bedrijven is al langer een wens vanuit de branche. We kijken vooral naar het verlagen van de toezichtdruk voor goed presterende bedrijven en het verhogen van toezicht op malafide praktijken. Maatregelen zijn noodzakelijk om de kwaliteit te waarborgen, maar deze brengen ook een 'trendbreuk' met zich mee. De aankomende aanpassingen worden verderop in dit vakblad in een artikel uitgebreid toegelicht.



TEUN VERSCHUREN,  
MANAGER TOEZICHT

### 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, verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt. Voor de precieze keuringseisen verwijzen wij naar de Regelgeving APK. Dit vakblad is hier digitaal te lezen: [www.rdw.nl/over-rdw/actueel/vakblad-apk-keurmeester](http://www.rdw.nl/over-rdw/actueel/vakblad-apk-keurmeester). APK-keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:



Truck en Trailer Service Noord bevindt zich in het uiterste noorden en in het uiterste oosten van ons land. Eigenaar en keurmeester Tonnie Koops vertelt dat hij samen met zijn klanten het verschil maakt voor de veiligheid, aan welke kant van de grens ze ook wonen. Want "gokken met de veiligheid, dat doe je niet", vindt Tonnie.



TONNIE KOOPS  
VAN TRUCK EN TRAILER SERVICE NOORD

Truck en Trailer Service Noord is een klein bedrijf dat zich, zoals de naam al verkapt, bezighoudt met grote zaken. Het is niet alleen de grote, imposante techniek die eigenaar Tonnie Koops en zijn vier werknemers interesseert; het zijn vooral de klanten waarmee ze samenwerken die hun werk de moeite waard maken. "Het contact met klanten is bij ons veel intensiever dan bij een autogarage met particuliere klanten. Wij werken voor bedrijven en die zijn meer dan particulieren geïnteresseerd in wat er aan hun voertuigen mankeert, hoe dat hersteld kan worden en wat dat kost. Wij werken echt samen met onze klanten aan de veiligheid."

### Die veiligheid gaat je aan het hart?

"Ja, natuurlijk! Ooit had ik een bus in mijn werkplaats, waarvan ik de spoorstang van de sleepas er zo uittrok. Die heb ik vervangen, maar de volgende dag werd ik

in alle vroegte gebeld dat die bus bij een ernstig ongeluk betrokken was. Later bleek dat te zijn veroorzaakt door een dronken chauffeur die er frontaal op reed, maar tot ik dat hoorde zat ik enorm in mijn piepzak. Je grootste nachtmerrie als keurmeester is dat je iets over het hoofd hebt gezien of bent vergeten, waardoor er ongelukken gebeuren."

### Wat leer je van onze Oosterburen?

"Ook Duitsland heeft strenge keuringseisen. Er is daar bijvoorbeeld een dringend advies om niet minder dan 4 millimeter bandenprofiel te hebben en olie lekkage wordt afgekeurd. Onlangs moesten wij voor een klant een camper voorkeuren voor de Duitse TÜV-keuring. Die camper zweet een klein beetje olie, niks raars, maar had wel een kapotte stuurkogel. Dat laatste is een stuk onveiligere dan een motor die olie zweet. In Nederland zou een klein beetje olie

zweeten geen afkeur zijn. Ik denk dat onze regelgeving heel goed in elkaar zit en de veiligheid echt vooruit helpt."

### We hebben het hier dus goed voor elkaar?

"Het kan altijd beter. Het staat los van de APK, maar ik zou graag meer kunnen uitlezen of programmeren. Dat lukt nu niet. Als een klant met een probleem op de vluchtstrook staat, en de dealer is te druk, dan wil ik hem kunnen helpen. Voor de veiligheid. Daarvoor doen we gewoon altijd onze uiterste best en als we twifelen over een APK-punt, dan pakken we de regelgeving erbij en dan komen we er altijd wel uit. Liever dat, dan risico nemen met de veiligheid. Gokken doe je in het casino en daar win ik ook nooit iets. De veiligheid van klanten en medeweggebruikers op het spel zetten. Echt niet."



# Geef je mening over het online APK-handboek

Wij vinden het belangrijk om onze dienstverlening steeds te verbeteren en onze gebruikers centraal te stellen. Vanaf 1 juni is het daarom mogelijk om je mening te geven over het online APK-handboek. Op die manier willen we de hoge kwaliteit van het APK-handboek behouden en tegelijkertijd werken aan de online toegankelijkheid.

De vragenlijst vind je op de website [apk-handboek.rdw.nl](http://apk-handboek.rdw.nl). Aan de rechterkant van de pagina zie je het label 'Wat vindt u van ons?' Als je daarop klikt, opent de vragenlijst en kun je jouw feedback geven. Werk je ook met het Tachograaf- en/of het LPG-handboek? Ook deze handboeken kun je nu beoordelen.

Met jouw hulp kunnen wij bijvoorbeeld informatie toevoegen of extra toelichtingen geven. Geef ook aan wat je eventueel mist. Jouw informatie levert ons veel op en het invullen kost maar een paar minuten van je tijd.

Wij zijn benieuwd naar uw mening!

Welke bevoegdheid heeft u?

Keurmeester APK-1  Keurmeester APK-2  Keurmeester APK-3

Tachograaf technicus  LPG technicus  In opleiding

Overige

Waarom heeft u onze website bezocht?

Ik wil iets weten over de regelgeving in het algemeen  Ik wil iets weten over de keuringseisen  Ik wil iets weten over gewijzigde regelgeving

Anders, namelijk:

Heeft u kunnen vinden/doen waarvoor u onze website heeft bezocht?

Ja  Nee

Vorige stap **Volgende stap**

## RDW-certificaat binnenkort ook te downloaden

Erkenninghouders kunnen binnenkort zelf een vervangend RDW-certificaat aanvragen, dat vrijwel direct is te downloaden via een online dienst op de website van de RDW. Hiermee kun je gebruikmaken van de online dienstverlening van de RDW. Tot nu toe wordt het certificaat in twee stappen met de post verstuurd wat soms problemen veroorzaakt.

Ook dit certificaat is weer twee jaar geldig. Om het certificaat te downloaden, moet de erkenninghouder inloggen met de zogeheten eHerkenning (hoger beveiligingsniveau). Het certificaat kan direct worden opgeslagen en geïnstalleerd. Het voordeel is dat de juiste persoon meteen beschikt over het nieuwe certificaat en dat het vervolgens ook direct te gebruiken is.



Houd onze website in de gaten voor meer informatie over het nieuwe RDW-certificaat

# Het APK-proces gaat wijzigen

Het Algemeen Dagblad (AD) heeft op 24 april jl. een artikel geplaatst over "Illegale 'TikTok-APK' zonder keuring aangepakt". Hierin stond dat de RDW actie heeft ondernomen tegen praktijken waarbij auto's een geldige APK kregen, zonder dat deze (volledig) waren gekeurd. Bij 34 bedrijven heeft dit tot maatregelen geleid. Die varieerden van een waarschuwing tot een definitieve intrekking van de bevoegdheid om de APK te mogen uitvoeren. Er is ook iemand aangehouden door de politie.

Een relatief kleine groep erkenninghouders/keurmeesters maakt misbruik van het toezichtstelsel van de RDW. Soms melden bedrijven meer voertuigen in een tijdsbestek van een uur dan dat in de praktijk mogelijk is, gelet op de inrichting van het bedrijf.

### Onderzoek

Naast dat we zelf deze misstanden signaleerden, werden we hier ook op geattendeerd door de keurmeesters. Dit gebeuren heeft geresulteerd in een onafhankelijk onderzoek door een extern onderzoeksbureau. In opdracht van de RDW is een onderzoek uitgevoerd naar het APK-proces voor de uitvoering van een APK. Hiervoor zijn ongeveer 2700 erkenninghouders benaderd.

43 procent heeft hieraan meegewerkt. Daar zijn we blij mee en dit geeft een goed beeld van de APK. Door de enquête is meer inzicht verkregen in het APK-proces, de hoeveelheid tijd die nodig is vanaf het raadplegen van de voertuiggegevens, het uitvoeren van het technische gedeelte tot en met het afmelden van het keuringsresultaat.

Uit het onderzoek bleek dat er voor personenauto's gemiddeld 25 tot 30 minuten nodig is om een APK2 uit te voeren en voor lichte bedrijfsauto's 40 tot 45 minuten. Deze tijd is inclusief alle stappen (en de juiste volgorde: raadplegen, technische keuring, afmelden) die genomen moeten worden voor een correcte uitvoering van een APK. Natuurlijk is dit van veel factoren afhankelijk. Denk hierbij aan de leeftijd, hoogte van de tellerstand en de uitvoering van het voertuig (bijvoorbeeld een camper of een oldtimer). Maar ook de inrichting van de keuringsinstantie speelt een rol.

### Wachttijd

Om het toezicht op het APK-proces goed te kunnen uitvoeren, is een betere spreiding van het afmelden nodig. Daarom wordt het

proces aangepast en wordt er een wachttijd ingesteld tussen meldingen. Hiermee is het niet meer mogelijk om voertuigen vlak na elkaar af te melden. Als keurmeester kun je 4 voertuigen per uur afmelden. Dit verandert niet. Wat wel verandert is dat je niet meer dan één voertuig op hetzelfde moment kan afmelden. Dankzij het onderzoek weten wij dat keurmeesters meestal tussen de 20 en 45 minuten nodig hebben voor een APK. Enkelens gaven aan soms sneller te zijn dan 20 minuten. Hier houden we rekening mee. Voor een keurmeester komt er een wachttijd van 5 minuten tussen de afmeldingen. Voor een keuringsinstantie komt er een wachttijd van 1 minuut tussen de afmeldingen. Deze tijd is nodig zodat de RDW de kwaliteit van het toezicht kan verhogen. Met deze aanpassing is het niet meer mogelijk meerdere voertuigen op hetzelfde moment af te melden. Daarmee wordt het zogenaamde 'ondermijnen van het toezicht' een halt toegeroepen zodat er geen misbruik van kan worden gemaakt. De goed presterende erkenninghouders die de juiste procedures en voorschriften volgen, zullen hier nagenoeg geen last van ondervinden. Doordat de RDW meer toezicht gaat houden waar het nodig is, kan de toezichtdruk verlaagd worden bij de goed presterende erkenninghouders.

### Afmelden na een keuring

Let er dus op dat je na het uitvoeren van de APK het resultaat doorgeeft aan de RDW en spaar de meldingen niet op. Met een betere spreiding wil de RDW de kwaliteit van de APK verhogen en ook voorkomen dat er misbruik wordt gemaakt van het toezichtstelsel.

### Combinatie pasnummer en pincode

Verder wordt er onderzoek gedaan naar het veiligheidsniveau van het pasnummer in combinatie met de pincode. Daarbij wordt gekeken naar nieuwe methodes om jezelf als keurmeester te identificeren, zodat het minder fraudegevoelig wordt.

Wij zijn ons ervan bewust dat er op sociale media heel veel advertenties zijn over mensen die een APK op afstand aanbieden. Dit is verboden. Bij veel van deze advertenties gaat het om oplichting. Er wordt wel geld geïncasseerd, maar nooit een keuringsbewijs afgegeven.

### Wanneer gaan de wijzigingen in?

De aanpassing van de wachttijd gaat in per 1 januari 2025. In dit vakblad wordt de komende edities nog aandacht besteed aan dit onderwerp.

# Uitlezen brandstofverbruiksgegevens

**Vanaf 1 januari 2024 is het uitlezen van het brandstofverbruik verplicht bij personenauto's en lichte bedrijfsauto's met een datum eerste toelating na 31-12-2020 met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg. Strikt genomen gaat het om de voertuigen met de EEG voertuigclassificatie M1 en N1. Het uitlezen lijkt misschien wat vrijblijvend maar is een verplicht onderdeel van de APK. Er zijn twee uitzonderingen namelijk, de aanvrager van de keuring geeft geen toestemming of door een technische reden in het voertuig is uitlezen niet mogelijk.**

## Gegevens

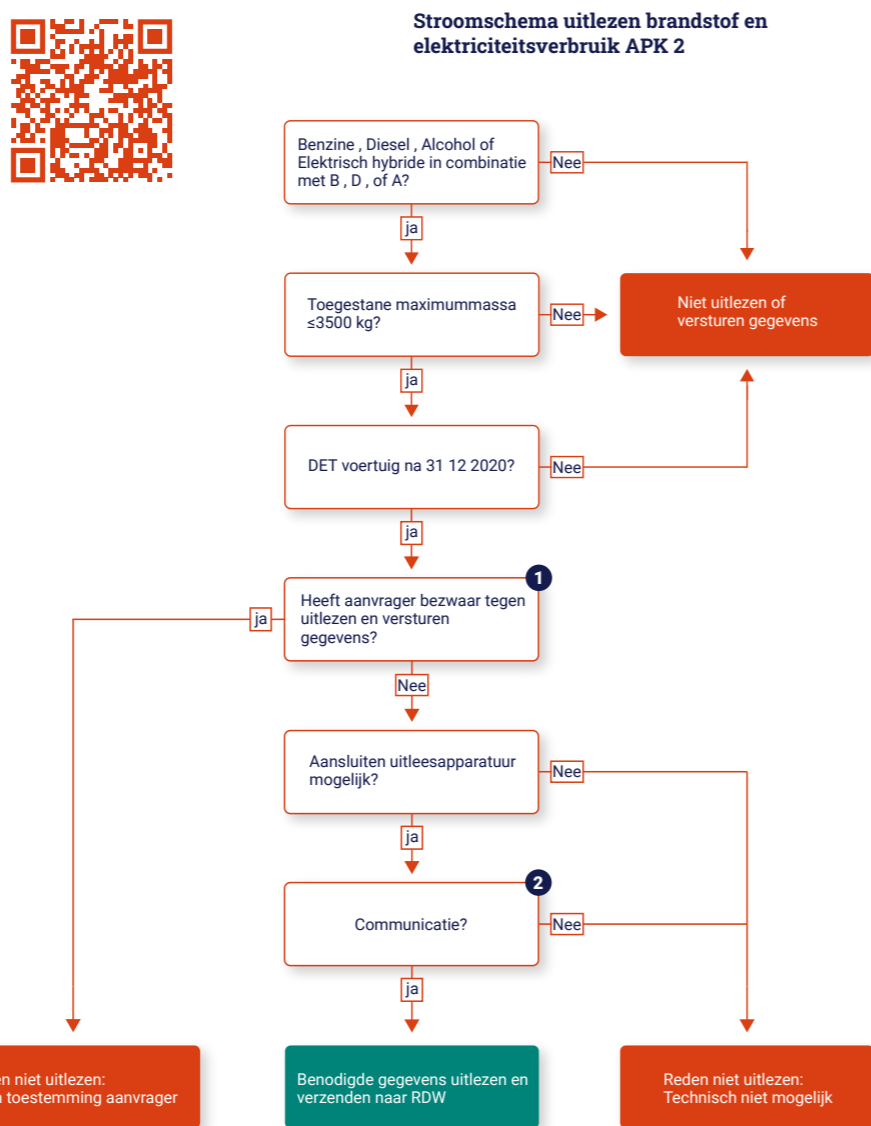
Met de inhoud van de verstuurde gegevens doen wij als RDW niets. Wij verzamelen de gegevens, sturen die 1x per jaar door naar het Europees Milieuagentschap (EMA) en daarna verwijderen we alles weer. We hebben wel inzicht in de afmeldingen zelf. Daarin zien we het aantal meldingen en hoe die zijn doorgestuurd. Het aantal meldingen met verstuurde brandstofverbruiksgegevens is tot nu toe minder groot dan verwacht. We zien dat vaak de keuze 'Geen toestemming aanvrager' wordt gebruikt, maar ook de keuze 'uitlezen technisch niet mogelijk' komt regelmatig voorbij. Deze keuze moet je aanklikken bij het afmelden als de klant geen bezwaar heeft tegen het uitlezen maar de benodigde data niet uit te lezen of te versturen is. Kun je dat niet doordat het uitleesapparaat niet goed werkt? Dan is dat geen technische reden en moet de verplichte apparatuur eerst in orde gemaakt worden voordat je mag keuren. Voorbeelden van een technische reden zijn onder andere:

- Het ontbreken van de EOBD-stekker in het voertuig
- Geen verbinding mogelijk tussen voertuig en (goedwerkend) uitleesapparaat

- De uitgelezen gegevens in het voertuig zijn niet compleet. Soms komt het voor dat alleen het voertuigidentificatienummer (VIN) wordt getoond en niet de tellerstand en andere verbruiksgegevens.

Kun je de gegevens niet versturen doordat de tester geen verbinding kan maken met

het internet, dan is dat geen technische reden. Dit valt onder de eisen die zijn gesteld aan het apparaat. In de online APK-regelgeving in het hoofdstuk Overige regelgeving, algemene info vind je onder lid 15 een toelichting met het onderstaande schema. Dit is een verkort overzicht dat je kan helpen bij het uitlezen.



- 1 Voor aanvang van de keuring de vraag stellen of er bezwaar is tegen het uitlezen en versturen aan de aanvrager van de keuring.
- 2 Communicatie wil zeggen dat het voorgeschreven uitleesapparaat het protocol herkent en alle benodigde gegevens hiermee uitgelezen en verstuurd kunnen worden naar de RDW.

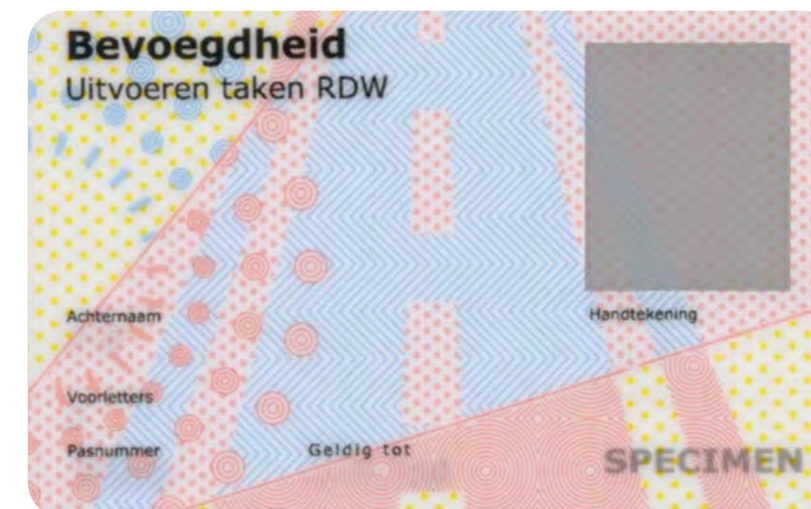
# Bevoegdheidspassen worden aangepast aan de nieuwe huisstijl

**De komende jaren worden de bevoegdheidspassen gefaseerd geüpdatet naar de nieuwe huisstijl. Deze nieuwe passen zijn ook weer zes jaar geldig. Deze update staat los van je bevoegdheid tot keuren.**

Omdat er soms onduidelijkheid is over de geldigheidsdatum van de pas, wordt de tekst op de pas gewijzigd van 'geldig tot' naar 'bevoegdheidspas geldig tot'. Dit om extra duidelijk te maken dat dit alleen geldt voor de pas en niet voor je bevoegdheid. Als je nog een actuele bevoegdheid APK, LPG of Tachograaf hebt, hoeft je dus niets te doen.

De bevoegdheidspas moet je altijd paraat hebben als je keurt. Hiermee kun je jezelf identificeren. De pas moet je kunnen tonen als een aanvrager of RDW-medewerker hierom vraagt.

In 2018 zijn we gestart met het uitgeven van de nieuwe bevoegdheidspassen. Deze waren 6 jaar geldig. De nieuwe bevoegdheidspas wordt verstuurd naar de adresgegevens die bekend zijn bij de RDW. Je adresgegevens kun je controleren en eventueel aanpassen in je eigen keurmeestersomgeving (IOK).



Oude bevoegdheidspas



Nieuwe bevoegdheidspas

Als keurmeester ben je zelf verantwoordelijk voor het tijdig behalen van je bevoegdheidsverlenging. Meld je dus op tijd aan voor je examen of training. Je mag een half jaar voor het verlopen van de bevoegdheid examen doen. Dan ben je weer 2,5 jaar bevoegd om te keuren. Inschrijven voor het examen kan vaak al 8 à 9 maanden van tevoren. Als je een APK-examen of een examenbevoegdheidsverlenging aanvraagt, moet je toestemming geven voor het gebruik van je pasfoto.

**Gebruik de QR-code voor meer informatie over de geldigheid van je bevoegdheid. Na het inloggen op je persoonlijke omgeving met behulp van DigiD kun je nog meer gegevens zien en sommige aanpassen.**





Duo-interview vertrekkend en aantredend voorzitter SO-APK

# Wisseling van de APK-wacht

In september 2024 geeft Boudewijn Hamel de voorzittershamer van SO-APK over aan Hens Peeters Weem. Een bekend gezicht binnen het overlegorgaan. Als lid, maar vooral omdat de nieuwe voorzitter dik twintig jaar het APK-dossier bij de RDW onder handen heeft gehad.

De vertrekkend voorzitter Boudewijn Hamel werd na zijn pensionering bij de BOVAG gevraagd om SO-APK (zie kader) te leiden. Ook Hens Peeters Weem stapt in na zijn pensionering bij de RDW, november vorig jaar. "Hens krijgt een mooie taak, in een dynamische wereld. De komst van elektrische auto's, complexe software in voertuigen, het autonoom rijden en de steeds strakker aangetrokken milieuregels maken dat je het dossier in je vingers moet hebben. En dat heeft Hens", weet Boudewijn.

## 'Hens krijgt een mooie taak in een dynamische wereld'

### Afstand gedicht

Beide heren werken al heel lang met elkaar samen binnen het overlegorgaan. Toen Boudewijn de voorzittershamer ter hand nam, nu zo'n twaalf jaar geleden, bestond er veel afstand tussen de RDW en de branches die belang hebben bij de APK. "Mij werd in die tijd, als RDW-medewerker, gevraagd om het gat te dichten", aldus Hens. "Al meteen bleek dat Boudewijn en ik een goede klik hebben. Er was vanaf het eerste moment veel onderling vertrouwen, mede door onze kennis op APK-gebied."

Boudewijn deed de afgelopen jaren belangrijk opbouwend werk. Het resultaat: een overlegorgaan dat de hele 'APK-wereld' echt verenigt. "Eerder was er weinig sprake van overleg", blikt hij terug op zijn begindagen. "Je moest vaak uit de krant vernemen hoe een andere partij over nieuwe ontwikkelingen of regels dacht. Ik ben mij gaan richten op de belangen van alle deelnemers en hoe we die belangen in harmonieus overleg de ruimte kunnen geven. Hens heeft daarnaast gezorgd voor de betrokkenheid van APK-keurmeesters. Hierdoor staat er nu een overlegorgaan waarin de keurmeesters net zo goed zijn vertegenwoordigd als garagebedrijven, toeleveranciers, consumenten, kortom iedereen die iets te maken heeft met de APK. Ook de overheid neemt deel aan de vergaderingen, niet als lid, maar als waarnemer. Dat houdt de lijntjes kort."

### Honderd procent aanwezigheid

Hens complimenteert Boudewijn met het feit dat SO-APK een serieus overlegorgaan is geworden. Met een vrijwel altijd 100 procent aanwezigheid van de leden en vooral een goede en actuele agenda. "Er gaat veel voorwerk in zitten om de agenda te bepalen. Maar juist door je in te leven in wat er bij de deelnemers speelt, maakt dat

het een functioneel overleg is. Dat heeft de huidige voorzitter toch maar mooi voor elkaar gekregen", lacht Hens. "En die huidige voorzitter is ervan overtuigd dat de volgende voorzitter diezelfde kwaliteiten heeft", vult Boudewijn aan. Dat is maar goed ook, want er komt veel op de 'APK-wereld' af. "We wachten al een tijdje op een nieuwe EU-richtlijn over APK-keuringen. De vorige stamt alweer uit 2014, toen ik net begon als voorzitter. Met alle ontwikkelingen in de automotive industrie is een nieuwe richtlijn erg wenselijk. En die krijgt Hens dus op zijn bordje. Ook als nieuwe voorzitter. Zo is de kring weer rond", merkt Boudewijn op.

### Brandende controlelampjes?

Wat er in de nieuwe richtlijn wordt opgenomen, is nog niet bekend. "Is er nog een APK nodig als auto's zelf alles kunnen controleren? Gaat de keuringsfrequentie veranderen? Worden ADAS en ADS überhaupt in de richtlijnen opgenomen? En hoe zit het met alles rondom milieu? Of blijft het bij brandende controlelampjes?", vraagt Boudewijn zich hardop af.

Hens vult aan: "Het gaat bovendien mogelijk om vragen of keurmeesters andere certificaten moeten halen. Niet



Vertrekkend voorzitter Boudewijn Hamel en zijn opvolger Hens Peeters Weem. SO-APK is volgens hen een serieus overlegorgaan geworden. Een begrip waar veel waarde aan wordt toegekend.

dat we daar nu niet actief in zijn. Elke nieuwe ontwikkeling volgen we en waar nodig worden de betrokkenen bijgeschoold. Scholing is iets waar ik mij hard voor maak. Ook al omdat dit het niveau van de APK onveranderd hoog houdt."

Dat hoge niveau is bovendien heel welkom, want je praat niet alleen over veiligheid, duurzaamheid en belangen voor branche en consument. Je hebt een naam hoog te houden, weet Hens: "APK heeft een klinkende naam. Je ziet deze overal terug: APK voor je lichaam, voor je verwarmingsketel en ga zo maar door. Er wordt veel waarde toegekend aan het begrip. Daar moet je voorzichtig mee omgaan."

### Gedegen inwerken

Om ook SO-APK op het bestaande hoge niveau te houden, krijgt Hens een gedegen inwerkperiode. "Vanaf juni loopt Hens met mij mee om de olie in de machine op temperatuur te houden. Op 13 september (de dag dat Boudewijn 77 wordt, red.) geef ik de hamer over aan Hens en ga ik verder met mijn pensioen. Dat kan ik ook met een gerust hart doen, want ik weet zeker dat de voorzittershamer in goede handen is", zegt Boudewijn tot slot.

## 'APK heeft een klinkende naam. Je ziet deze overal terug'

### Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK)

Deze stichting adviseert de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) over aangelegenheden in het kader van de Algemene Periodieke Keuring (APK). Deelnemers zijn alle bij de APK betrokken partijen, waaronder de RDW, de ANWB, RAI, BOVAG, KNAC, ATC, VOMAPK, FEHAC en IBKI. Ook zijn bij elk overleg vertegenwoordigers van IenW aanwezig om de lijntjes kort te houden.



## Het toekennen van steekproeven gebeurt op basis van data

Steekproeven zijn een belangrijk onderdeel van het toezicht op de APK in Nederland. Het toekennen van een steekproef gebeurt volledig geautomatiseerd op basis van data. De cusumstand is daar een voorbeeld van.

De steekproef is een goede methode om te laten zien dat ons systeem (dat verschilt van andere Europese landen) werkt en betrouwbaar is. Het is begrijpelijk dat steekproeven niet altijd passen in de planning van een erkenninghouder. Omdat het impact heeft op de bedrijfsvoering, ondanks dat de steekproefcontroleur de keuring efficiënt uitvoert.

Als keurmeester en erkenninghouder ben

je door de jaren heen gewend aan de steekproeven en ook bij veel voertuigenaren is dit over het algemeen niets nieuws. Keurmeesters denken weleens dat een steekproefcontroleur invloed heeft op de toekenning van steekproeven, maar dat is niet het geval. De steekproefcontroleurs worden centraal aangestuurd vanuit de RDW. Dit komt mede door 'risico gestuurd toezicht', dat werkt met een algoritme.

Factoren in het algoritme zijn onder andere het aantal meldingen, de cusumstand en het percentage steekproeven dat is toegewezen. Het afmeldpatroon is uniek voor ieder bedrijf en daardoor ook het toekennen van een

steekproef. Dit gebeurt dus volledig geautomatiseerd op basis van data. De cusumstand is een voorbeeld van die data. Bij een hogere cusumstand van de keurmeester of erkenninghouder is de kans op een steekproef groter. Heb je langere tijd geen steekproef gehad en toch veel gemeld, ook dan kan de kans op een steekproef toenemen.

Ben je van mening dat je te vaak een steekproef krijgt, dan is het advies om naar je cusumstanden te kijken en naar het aantal steekproeven t.o.v. het aantal afgemelde keuringen in het RDW-register. Neem hiervoor een langere periode, minimaal één jaar. In nagenoeg alle gevallen is de oorzaak daar te vinden.

## Controle van de deuren bij een personenauto

De deuren van personenauto's moeten goed sluiten. De deuren die direct toegang geven tot de personenruimte, moeten op normale wijze vanaf de binnenzijde en vanaf de buitenzijde kunnen worden geopend. Dat staat in artikel 5.2.41 van het APK-handboek bij de actuele regelgeving voor keuringseisen, voor deuren bij een personenauto.

Om te controleren of de deuren goed kunnen worden geopend, moet vaak het kinderslot even worden ontgrendeld, om de deur te kunnen openen. Let er daarna op dat je het slot weer in de oude positie terugplaatst om onveilige situaties te voorkomen.

Er zijn ook voertuigen waarbij je eerst de voordeur open moet maken om daarna pas de achterdeur te kunnen openen. Deze deuren worden ook wel 'suicide

deuren' genoemd. Deze constructie geeft uiteraard geen problemen tijdens de uitvoering van de APK als de deuren op

een normale manier geopend en gesloten kunnen worden.



## Zo controleer je de afstelling van de dimlichten

Het goed afstellen van dimlichten blijkt een lastig item te zijn tijdens de APK en APK-examens. Het gevolg is veel irritatie bij verkeersdeelnemers die bijna verblind worden door lampen die te hoog zijn afgesteld. Dit is te voorkomen door de juiste voorschriften en procedures te volgen.

Om ervoor te zorgen dat dimlichten goed zijn afgesteld, heeft de RDW de procedure voor de controle van de afstelling van de dimlichten op 1 januari 2022 gewijzigd. Hierbij zijn de Aanvullende permanente eisen (artikel 113 en 114) van toepassing.

### Controle van de dimlichten

Je plaatst het voertuig op de 'controleplaats voor de controle van de dim- en mistvoorlichten'. Je zorgt dat de bandenspanning in orde is, de voorwielen van het voertuig in de stand van rechttuit rijden staan, het voertuig niet op de handrem staat en het koplampstestapparaat op een vlakke en horizontale ondergrond is geplaatst. Als het voertuig is uitgerust met een inrichting waarmee de dimlichtafstelling eenvoudig aan de beladingstoestand kan worden aangepast, moet tijdens de controle deze afstelinrichting staan op de stand die overeenkomt met de beladingstoestand.

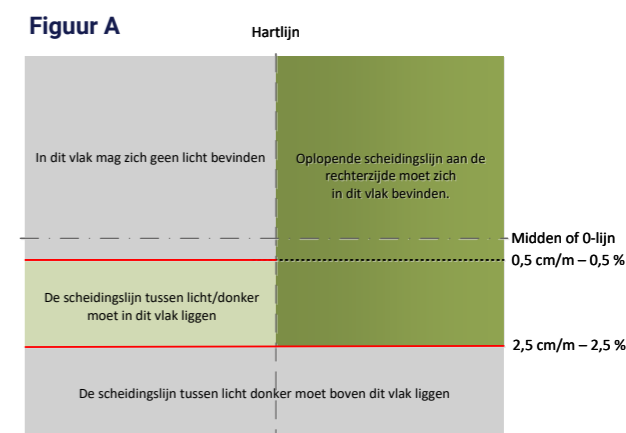
Indien het voertuig is uitgerust met een automatische niveauregeling, wordt de controle uitgevoerd met stationair draaiende motor. Een eventuele bedieningsmogelijkheid moet in de normale rijstand staan. Denk eraan om de uitlaatgasafvoer aan te sluiten als de motor stationair draait. Zorg ervoor dat het koplampstestapparaat op de juiste manier is gepositioneerd, zowel links als rechts voor het voertuig. Gebruik hiervoor het vizier of lichtstraal (laser) of andere mogelijkheid. Dan kun je de daling gaan controleren.

### Aanvullende permanente eisen

Het dimlicht moet zodanig zijn afgesteld dat bij controle met een koplampstestapparaat of een lichtscherf het geprojecteerde beeld, na fixatie van dat apparaat of scherm, voldoet aan de volgende eisen:

- het lichte vlak moet zich onder het donkere vlak bevinden;
- een duidelijke, hele of gedeeltelijke horizontale scheidingslijn tussen licht en donker moet zichtbaar zijn;
- De daling van de lichtbundel van het dimlicht, waarvan de onderste rand van het glas minder of gelijk aan 80 cm boven het wegdek ligt, moet overeenkomen (zie figuur A) met:

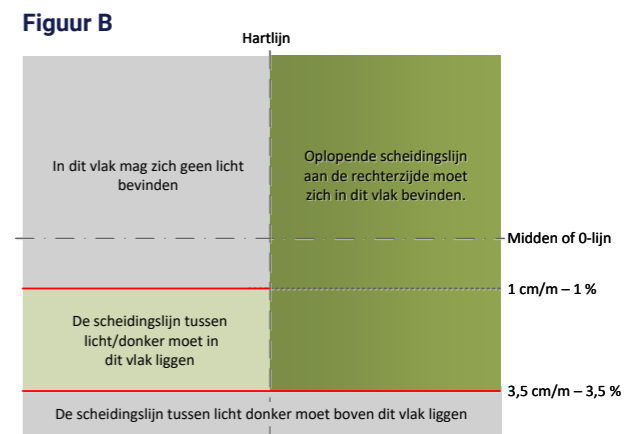
Minimaal 0,5 cm/m of 0,5% op 10 m, en  
Maximaal 2,5 cm/m of 2,5% op 10 m.



Onderste rand van het glas minder of gelijk aan 80 cm boven het wegdek

- De daling van de lichtbundel van het dimlicht, waarvan de onderste rand van het glas meer dan 80 cm boven het wegdek ligt, moet overeenkomen (zie figuur B) met:

Minimaal 1 cm/m of 1% op 10 m, en  
Maximaal 3,5 cm/m of 3,5% op 10 m.



Onderste rand van het glas meer dan 80 cm boven het wegdek

- De lichtbundel moet zich grotendeels concentreren in het midden van het projectievlak. Bij asymmetrische lichtbundels moet de stijgende lijn aan de rechterzijde van de bundel zich rechts van de verticale hartlijn van het projectievlak bevinden.

Als je de afstelling aanpast of je voert andere reparaties uit omdat dit anders tot afkeur leidt, dan dien je dit als reparatiepunt te vermelden op het APK-rapport.



Scan de QR-code voor meer informatie.



Fiat 500-liefhebber John Hulshof (71) en zijn vrouw Marianne bij twee van hun Fiats.  
*"De opgeknapte 500 is vooral om ermee naar clubdagen te gaan of voor een leuk ritje in de omgeving."*

# 'Ik heb alles in originele staat gerestaureerd, met mijn eigen handen.'

"Ik kom uit een echte Fiat-familie! Door de jaren heen hebben mijn vader en ik er een stuk of tien gehad. Mijn vader reed in een Topolino, type A. Een voorloper van de 500. Onze eigen eerste 500, ook een blauwe, kochten we in 1982: ik reed elke dag langs een boerderij waar ik deze zag staan. Er werd nooit in gereden. Toen ik informeerde, bleek die van een stel te zijn dat in scheiding lag en niet wist wat ze hiermee aan moesten. Ik zei: ik koop 'm voor 500 gulden, dan kunnen jullie dat delen!"

"Mijn vrouw en ik hebben meer dan 35 jaar gereden in deze auto. Na het overlijden van mijn vader namen we zijn tomaatrode Fiat 500 R over en hebben we de blauwe verkocht. Inmiddels hebben wij ook een elektrische Fiat 500e. Een cabriolet. Daar hopen we veel zonnige ritjes mee te maken."

"En dan hebben mijn vrouw en ik nog die andere 500 L. Toevallig óók gekocht in 1982, als wrak. Dat ding heeft meer dan 35 jaar stof staan vangen. Pas in 2018 heb ik 'm uit de stalling gehaald en ben ik begonnen om hem op te knappen. Ik heb alles in

originele staat gerestaureerd, met mijn eigen handen. Alleen het spuitwerk heb ik door een professionele spuitspecialist laten doen, dat is echt een vak apart. Leuk detail: echt al het plaatwerk bestaat uit originele Fiat 500-delen. Als je door je leven heen steeds oude 500'tjes koopt, dan heb je flink wat onderdelen verzameld!"

"Pas vorig jaar was ik eindelijk klaar met het opknappen. Het is administratief nog best een hoop werk om met zo'n auto de weg op te kunnen. Het proces zelf verliep echt heel soepel. Ik heb hem laten keuren bij de RDW in Schiedam. Ik weet dat op die keuringslocatie een paar echte liefhebbers werken, dat vond ik een fijn idee. En je wilt toch dat het voertuig veilig is om mee te rijden. Maar ja, de auto was eigenlijk ook compleet nieuw. De taxateur voor de verzekering had zo iets nog nooit gezien! Gek idee overigens dat een auto die destijds nieuw iets meer dan drieduizend gulden kostte, nu op ruim negentienduizend euro is getaxeerd! Maar goed, dat is vooral leuk om te weten. Geen haar op mijn hoofd die eraan denkt 'm te verkopen!"