

APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 107 - DECEMBER 2024

'APK ligt me na aan het hart'

KEURMEESTER ACHIEL FERMANS VAN AUTOSERVICE FERMANS EXCLUSIVE

Meldpauze tegen illegale 'online APK'

TEGEN GOEDKEURMELDINGEN
ZONDER KEURING
HOE ZIT DAT? - PAGINA 5

Nieuw APK-rapport

VANAF 1 JANUARI 2025
APK SERVICE - PAGINA 6

Modernisering erkenningen- stelsel

SIMPELER, DUIDELIJKER,
EERLIJKER
INTERVIEW - PAGINA 8

Het toezichtproces van de RDW



WILLEM RIJNBERG
DIVISIEMANAGER TOEZICHT
EN BEOORDELING RDW

Ruim drie jaar geleden nam ik de rol over van divisie manager Toezicht en Beoordeling. Een mooie stap na mijn functie als manager Toezicht. Nu is het voor mij, na zo'n 25 jaar gewerkt te hebben bij verschillende afdelingen van de RDW, tijd om te stoppen en plaats te maken voor een opvolger. Mijn collega Marthe Oudega zal op 1 maart 2025 het stokje van mij overnemen. In een volgende editie zal Marthe zich voorstellen. Terugkijkend zie ik dat er veel veranderingen zijn geweest. Denk aan de verduurzaming en vernieuwing van de keuringsstations van de RDW die inmiddels in gang is gezet, de invoering van het nieuwe MERK-erkenningstelsel dat eraan komt en het aanpakken van 'illegale online APK's'. Daarover gesproken: verderop in dit vakblad lichten we nogmaals toe waarom de meldpauze een belangrijke functie heeft bij het tegengaan van deze illegale APK's. Zo krijg je een beter beeld van hoe dit in de praktijk werkt. Al deze ontwikkelingen dragen eraan bij dat de voertuigveiligheid en duurzaamheid van het voertuigpark in Nederland op het hoogste niveau zijn en blijven. En we blijven ervoor zorgen dat de RDW een goede dienstverlener blijft voor de automotieve branche. Veel succes en werkplezier in deze mooie branche.

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



In 1924 opent Achilles Fermans een autobedrijf met brandstofverkoop in het Zuid-Limburgse Amstenrade. 29 jaar later openen zijn drie zonen een straat verder een tweede bedrijf met een tankstation. De zaak wordt gerund door de kleinkinderen, Achiel en Frans. Het tankstation is nu zelfservice. AutoService Fermans Exclusive richt zich op reparatie, onderhoud en verkoop.



ACHIEL FERMANS, MEDEDIRECTEUR
AUTOSERVICE FERMANS EXCLUSIVE EN
VOORZITTER APK-PLATFORM VERENIGING
AUTOMOBIEL TECHNICI (ATC)

Bij onderhoud en verkoop hoort ook APK

"APK ligt me na aan het hart. Ik wil alles bijhouden. Ik ben voorzitter van het APK-platform van Vereniging ATC, waarmee we ook lid zijn van de SO-APK. Daarnaast ben ik redactielid van dit vakblad. Ik steek al met al veel tijd in het APK-werk. Als ik op moet voor een examen, dan grapt iedereen ook dat ik wel een tien zal halen. Dat is helaas niet altijd zo."

Heeft dat APK-overleg nog meer voordelen?

"Zeker! Bijvoorbeeld snel schakelen wanneer er op de werkvloer iets niet duidelijk is. Zo had ik laatst een auto met maar één voorstoel. Het was niet duidelijk of dit een afkeur was. Door de korte lijntjes waren we er snel achter. Goedgekeurd, met een reparatieadviespunt voor de airbag (RA1) omdat het voertuig van vóór 2018 was en het airbaglampje brandde. Maar

nog belangrijker: de overlegorganen bieden ruimte om mee te praten over nieuwe regelgeving, ontwikkelingen én eigen initiatieven. Zo hebben we ons vanuit ATC sterk gemaakt voor een eenvoudiger en duidelijker keuringsrapport voor de klant. Dat komt er per 1 januari 2025."

België en Duitsland zijn dichtbij. Heb je daar met autokeuringen mee van doen?

"Wij hebben klanten uit beide landen die bij ons een auto kopen. Wij leveren die auto met een geldige APK. In Duitsland wordt de Nederlandse APK overgenomen, met als extra dat daar wordt gecontroleerd of de bandenmaat conform autopapieren is. En of de banden niet te oud zijn. In België moet je naar een onafhankelijke keuringsinstantie. Is je auto afgekeurd, dan moet je de afkeerpunten laten repareren en daarna weer terug naar de keuringsinstantie. Dat betekent een nieuwe afspraak maken. En dus: opnieuw betalen."

Hoe zie jij de toekomst van de APK?

"ADAS, elektrisch rijden, software... Het is straks voor een bedrijf niet meer allemaal te doen. Ik voorzie steeds meer specialisatie, dus dat je voor verschillende onderdelen naar verschillende organisaties moet. Daar staat tegenover dat je niet elk jaar alles hoeft te laten keuren. Meer in modules: het ene jaar ADAS-systemen, het andere jaar allerlei fysieke onderdelen. Het voordeel daarvan gaat zijn dat als alles emissieloos is (rijden op stroom of waterstof, red.), wij geen extra investeringen meer hebben voor het keuren van emissiesystemen."

En de samenwerking met de RDW?

"Die loopt nu erg goed en dat zal ook wel zo blijven, dankzij alle overlegorganen. In tegenstelling tot het begin van de APK 2 in 1985, toen de RDW meer sturend was, staan we nu op een gelijk speelveld. Dat werkt prettig."

Bandenprofiel diepte bepalen

Banden zijn het enige contact van een voertuig met het wegdek. Maar: de oppervlakte waarmee de band contact maakt met dat wegdek is minimaal. Daarom is het belangrijk dat elke band op de juiste spanning is en er altijd voldoende profiel aanwezig is.

In artikel 5.*.27 staat bij lid 4: De profilering van de hoofdgroeven van de banden moet over de gehele omtrek van het loopvlak ten minste 1,6 mm bedragen, met uitzondering van slijtage-indicatoren. Profiel diepte, hoofdgroeven en loopvlak zijn bepalend voor het juiste contact van de band en het wegdek.

Loopvlak

Het deel van de band dat, gemeten symmetrisch ten opzichte van het midden, 50 mm minder bedraagt dan de breedte in de maataanduiding van de band.

Hoofdgroeven

Dit zijn de brede groeven in het midden van het loopvlak van een band. Dit gedeelte beslaat ongeveer 75% van de breedte van het loopvlak.

Bij sommige banden is het moeilijk om de hoofdgroeven te identificeren waarin het profiel gemeten moet worden. Dit komt doordat er veel verschillende fabrikanten zijn die elk hun eigen profielen kiezen per type band, zoals: asymmetrische of symmetrische waarbij de draairichting van belang is. Daarnaast hebben we ook te maken met zomer-, winter- en 4-seizoenenbanden. De minimale profiel diepte wordt gemeten in de brede groeven waarin de fabrikant de maximale diepte heeft bepaald. Hetzelfde geldt voor de groeven waarin een slijtage-indicator

aanwezig is en zich bevindt in het te beoordelen loopvlak.

Slijtage-indicator

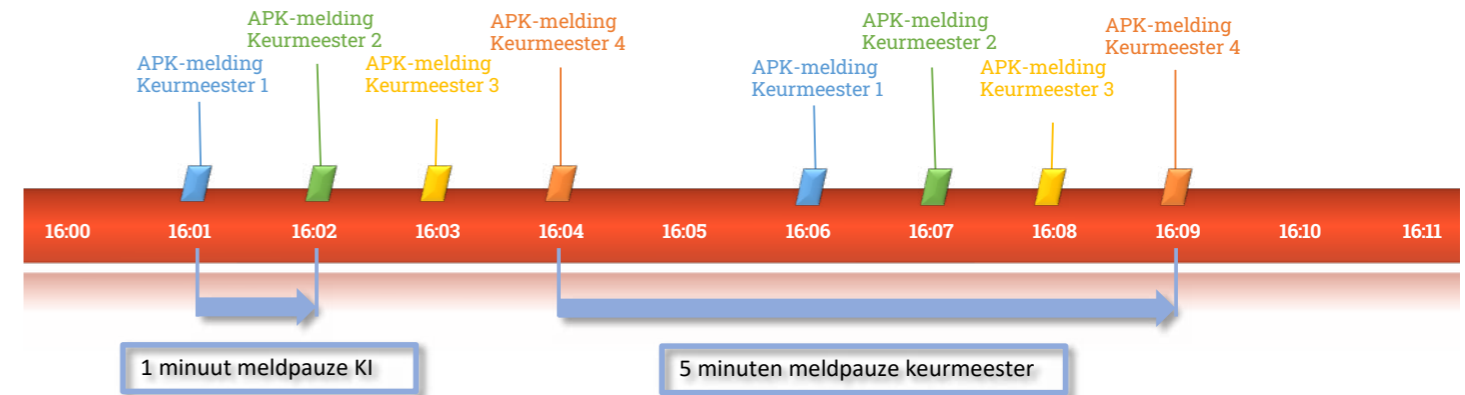
Bij sommige banden zie je aan de zijkant een teken dat aangeeft waar de slijtage-indicator geplaatst is. Elke bandenfabrikant doet dit op zijn eigen manier. Om de profiel diepte te meten, gebruiken we een profiel dieptemeter. Met het adviespunt voor banden (AC1) worden vaak fouten gemaakt. Let dus goed op waar je het profiel meet. Bekijk hiervoor de gehele band. Dit kan het verschil zijn tussen goedkeur, afkeur of een adviespunt.



Scan de QR-code voor de actuele regelgeving.



Meldpauze

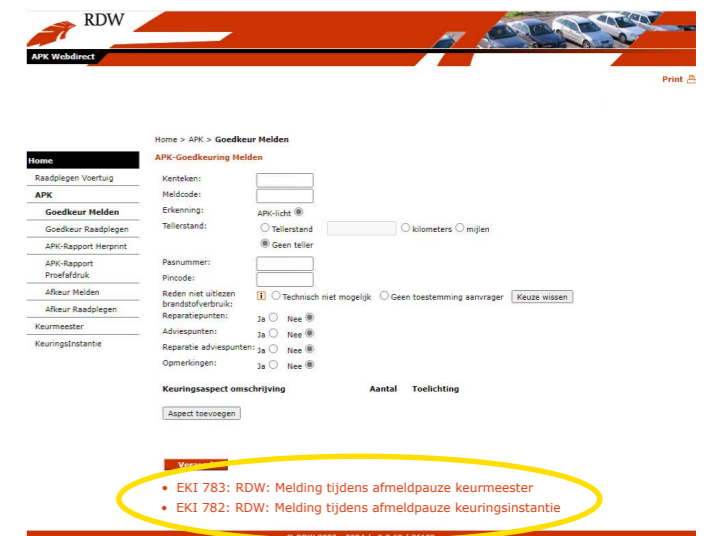


Vanaf 1 januari 2025 geldt een meldpauze in het APK-proces. Tussen twee afmeldingen van voertuigen komt een pauze: voor keuringsinstanties 1 minuut en voor keurmeesters 5 minuten. Als je een van deze twee meldingen ziet (zie voorbeeld), dan meld je een voertuig te snel af.

Deze maatregel is hard nodig

Er wordt geprobeerd misbruik te maken van het toezichtstelsel van de RDW en steeds vaker wordt niet volgens de voorschriften gewerkt. Teun Verschuren, afdelingsmanager Toezicht bij de RDW: "We werken binnen het Nederlandse APK-systeem met veel partijen aan hetzelfde doel: voertuigen op de weg die voldoen aan de veiligheids- en milieueisen. Toezicht op de werkzaamheden van de keurmeesters is een belangrijke schakel in dit systeem. Met deze wijzigingen kunnen we beter, eerlijker en efficiënter toezicht houden. Bedrijven en keurmeesters die proberen het toezicht te ondermijnen worden steeds verder beperkt. Bedrijven die het goed doen, zullen minder toezicht krijgen."

Deze maatregel wordt ingevoerd om de 'illegale online APK' (goedkeurmelding zonder de auto gekeurd te hebben) aan te pakken, het APK-proces beter en betrouwbaarder te maken, en de verkeersveiligheid te waarborgen. Ook verbetert het toezichtstelsel, want de steekproeven worden eerlijker verdeeld. Voorheen werd de kans op een steekproef beïnvloed als je meerdere voertuigen snel achter elkaar afmeldde, maar dat gaat deze maatregel tegen. De maatregel zorgt ervoor dat de steekproeven worden gedaan waar die nodig zijn. Dat betekent dat de bedrijven en keurmeesters die dat nodig hebben meer steekproeven krijgen. En degenen die het niet nodig hebben vanwege goede resultaten, krijgen daarom minder steekproeven.



Als je een van deze RDW-meldingen ziet, dan meld je te snel na elkaar af.

Uit het rapport van een extern onderzoeksbureau blijkt dat het keuren van een personenauto gemiddeld zo'n 25-30 minuten duurt. Sommige keuringen kosten minder tijd, maar nooit minder dan 5 minuten. Dit betekent dat de meldpauze geen belemmering is als er volgens de APK-voorschriften wordt gewerkt. Eén van de voorschriften is dat een voertuig wordt afgemeld door de keurmeester, nadat hij/zij het kentekenregister heeft geraadpleegd en het voertuig daadwerkelijk gekeurd heeft. Kortom, 96,6% van de APK-erkenninghouders zal met de huidige werkwijze geen dagelijkse hinder van deze maatregel ondervinden.

We zijn ons ervan bewust dat iedere verandering impact heeft. Deze maatregel is met verschillende branchepartijen besproken, om de benodigde aanpassingen zo goed mogelijk werkbaar te houden.

Nieuw APK-rapport

Bij de start van het nieuwe jaar wordt het nieuwe APK-rapport in gebruik genomen. Het nieuwe rapport is van deze tijd. Het ontwerpen en veranderen van het rapport is in nauwe samenwerking met de branche gedaan. Niet alleen wat betreft de inhoud, maar ook qua uiterlijk. Overbodige en privacygevoelige informatie hebben we achterwege gelaten. Dat bood genoeg ruimte om het APK-rapport ook visueel helemaal op de schop te nemen. Vanaf 1 januari 2025 zullen voertuigeigenaren in één oogopslag zien of hun voertuig aan de APK voldoet of niet.

Vouwwijze

Het nieuwe APK-rapport wordt net zoals het huidige rapport op een A4'tje geprint en kan daarna worden dubbelgevouwen tot A5-formaat. Natuurlijk wil je als voertuigeigenaar het belangrijkste nieuws als eerste zien: is je voertuig door de APK heen gekomen? Daarom is deze informatie ook duidelijk op de voorkant van het gevouwen rapport, links bovenin te zien. Ook is het blok adviespunten duidelijk zichtbaar. En aan de rechterkant van het rapport staan de gegevens van het voertuig en door wie het rapport is afgegeven.

Resultaat van de keuring is beter zichtbaar

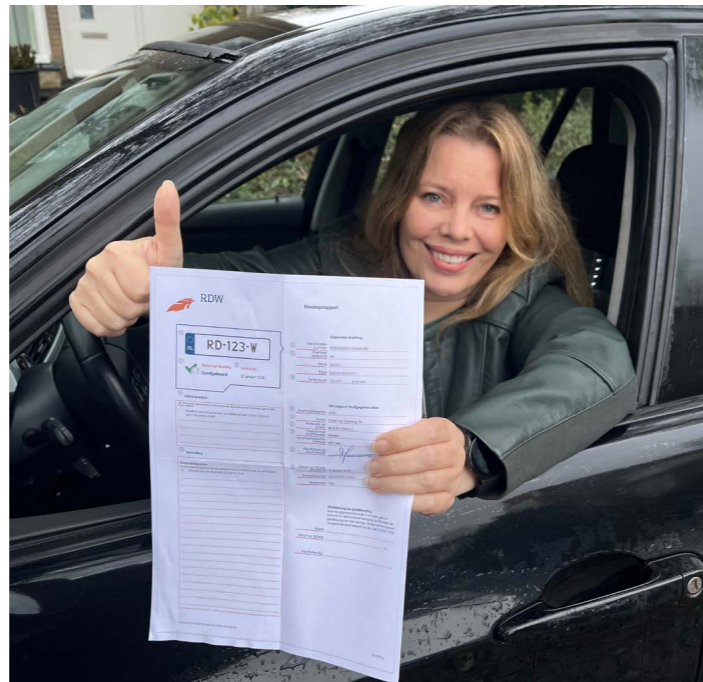
Waar de gegevens van het voertuig voorheen waren verspreid over drie plekken op het APK-rapport, heb je nu één blok met alle essentiële informatie: kenteken, resultaat van de keuring en geldigheidsdatum van de keuring. Om deze belangrijke informatie extra goed te laten opvallen, is hier een apart blok voor gemaakt dat afwijkt van de andere blokken met data op het rapport.

Als het voertuig aan de APK voldoet, is er een groen vinkje en een icoon van een auto te zien. Als het voertuig de keuring niet heeft gehaald, is er een rood kruis en een QR-code te zien. Die QR-code leidt je direct naar een pagina van de RDW waar je meer informatie vindt over de APK.



Adviespunten in een apart blok

Voorheen stonden de adviespunten, reparatiepunten, reparatieadviespunten, afkeerpunten en opmerkingen in één veld. Dat was nogal veel informatie en eigenlijk niet heel logisch. Adviespunten zijn er namelijk om een voertuigeigenaar te adviseren over komende reparaties. Of de voertuigeigenaar ervoor kiest om die adviezen op te volgen of niet: die keuze heeft geen gevolgtot het resultaat van de APK.



Daarom is er in het nieuwe rapport een onderverdeling gemaakt tussen de adviespunten en alle overige punten – die wél van invloed zijn op het resultaat van de APK.

Rechterkant van het rapport

De gegevens van het voertuig zijn hetzelfde gebleven, net zoals de gegevens van degene die het rapport afgeeft, behalve de privacygevoelige informatie over de keurmeester. De naam van de keurmeester is nu niet meer te zien. Alleen het pasnummer van de keurmeester wordt getoond.

De onderzijde van het gevouwen rapport

Aan de linkerkant staat nu een blok dat is bedoeld voor alle reparatiepunten, reparatieadviespunten, afkeerpunten en opmerkingen. Aan de rechterkant van het rapport staat de naam van de steekproefcontroleur niet meer op het rapport. Wat ook nieuw is, is dat de bezwaarclausule wordt getoond die passend is bij de situatie. En het invulveld van de steekproef is alleen te zien als er daadwerkelijk een steekproef is toegekend. Geen steekproef, betekent geen invulveld. Er zijn hierdoor maar liefst acht varianten van het rapport die kunnen worden uitgegeven.

Acht versies in plaats van één

Om het rapport verder zo schoon mogelijk te houden, zijn er de volgende 8 versies die worden geprint. Deze versies zijn ook te zien op een webpagina van de RDW waar je via de QR-code komt.



Vanaf januari komen de nieuwe APK-rapporten automatisch uit het afmeldsysteem. Wij adviseren om een kleine toelichting te geven aan de voertuigeigenaar dat het APK-rapport helemaal vernieuwd is.

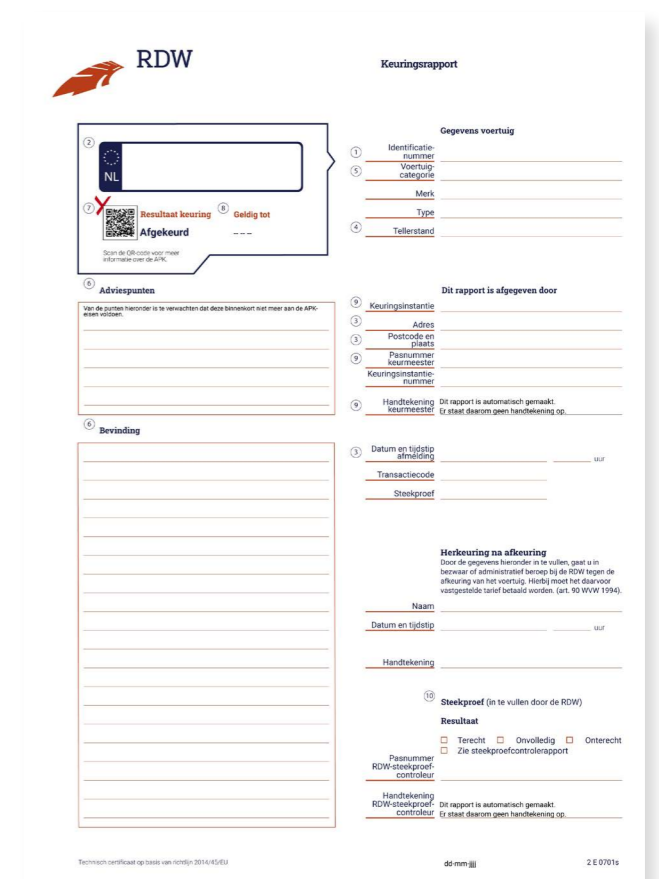
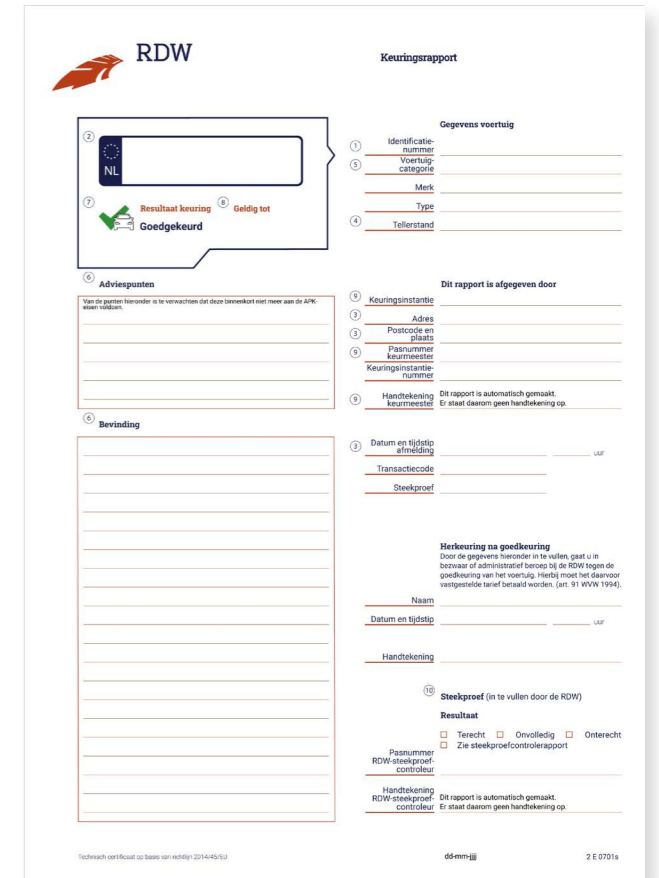
- APK-rapport - Goedkeur**
Dit APK-rapport wordt afgegeven nadat een voertuig is goedgekeurd en waarbij geen steekproef is toegekend.
- APK-rapport - Afkeur**
Dit APK-rapport wordt afgegeven nadat een voertuig is afgekeurd en waarbij geen steekproef is toegekend.
- APK-rapport - Goedkeur met steekproef**
Dit APK-rapport wordt afgegeven nadat een voertuig is goedgekeurd en waarbij wel een steekproef is toegekend.
- APK-rapport - Afkeur met steekproef**
Dit APK-rapport wordt afgegeven nadat een voertuig is afgekeurd en waarbij wel een steekproef is toegekend.
- Vervangend APK-rapport – Goedkeur**
Dit is een vervangend APK-rapport dat later kan worden afgegeven bij een goedgekeurd voertuig en waarbij geen steekproef is toegekend.
- Vervangend APK-rapport – Afkeur**
Dit is een vervangend APK-rapport dat later kan worden afgegeven bij een afgekeurd voertuig en waarbij geen steekproef is toegekend.
- Vervangend APK-rapport – Goedkeur met steekproef**
Dit is een vervangend APK-rapport dat later kan worden afgegeven bij een goedgekeurd voertuig en waarbij wel een steekproef is toegekend.
- Vervangend APK-rapport – Afkeur met steekproef**
Dit is een vervangend APK-rapport dat later kan worden afgegeven bij een afgekeurd voertuig en waarbij wel een steekproef is toegekend.

Steekproefresultaten

De resultaten van steekproeven zijn teruggebracht van 7 opties naar 3 opties: terecht, onvolledig en onterecht. Waar voorheen nog vinkjes voor adviespunten, reparatieadviespunten en afkeerpunten stonden, is deze informatie nu te vinden in de eerder benoemde blokken aan de linkerkant en door middel van een toelichting ook te onderbouwen.

Overige zaken

De voetnoten zijn vervallen, omdat de vervaldatum al dan niet door de RDW wordt ingevuld. De voetnoot over de steekproef is terug te vinden in de APK-regelgeving en daarom overbodig. De tekst van de richtlijn is aanzienlijk ingekort. Van twee hele zinnen naar: "Technisch certificaat op basis van richtlijn 2014/45/EU 2 E 0701s". Tot slot is het oude RDW-logo vervangen door het nieuwe logo en heeft het NL-teken een ander uiterlijk gekregen.



Nieuw erkenningens- stelsel: simpeler, duidelijker, eerlijker

Om beter te kunnen inspelen op veranderingen in de branche en wensen vanuit de markt, werkt de RDW hard aan modernisering van het erkenningensstelsel. Teun Verschuren, afdelingsmanager Toezicht bij de RDW: "Het wordt simpeler, duidelijker en eerlijker."

Wil je een idee krijgen hoe snel de wereld verandert, dan hoef je alleen maar naar je auto te kijken. Het analoge brandstofvoertuig van pakweg 15 jaar geleden is geëvolueerd tot een hightech 'gadget op wielen'. Elektrisch aangedreven, wel te verstaan. De manier hoe we auto's kopen, op naam zetten en laten onderhouden veranderde mee.

Dat merkt ook de RDW. Bijvoorbeeld bij het erkenningensstelsel: dit biedt in de huidige opzet onvoldoende flexibiliteit om snel mee te kunnen bewegen. Teun Verschuren, afdelingsmanager Toezicht bij de RDW, zegt hierover: "Veel wijzigingen in het erkenningensstelsel vragen nu nog om een wetswijziging, en dat is tijdrovend – daar gaat al snel 3 jaar overheen. Je loopt dan eigenlijk altijd achter de feiten aan."

Basiserkenning

Daarom werd een aantal jaren geleden besloten om te werken aan een voorstel voor een modernisering van de regels rond erkenningen. Het nieuwe stelsel krijgt een duidelijk andere opzet. Er is sprake van een basiserkenning met daaronder specifieke erkenningen voor bijvoorbeeld APK, demontage, export of bedrijfsvoorraad. Alleen met een basiserkenning kun je die specifieke erkenningen toegekend krijgen.

Verschuren: "Zoveel mogelijk erkenningseisen en -voorschriften zijn verplaatst naar lagere regelgeving of zelfs naar beleidsniveau van de RDW. Daardoor kunnen we in de toekomst eenvoudig aanpassingen doorvoeren zonder tijdrovende wetswijzigingen. En kunnen we het erkenningensstelsel sneller in lijn brengen met de ontwikkelingen in de markt."

Het nieuwe stelsel is als een raamwerk waarbinnen spreekwoordelijke kapstokken klaarstaan om in de toekomst bijvoorbeeld nieuwe erkenningen aan 'op te hangen'. Het aanpassen of toevoegen van nieuwe erkenningen kost dan nog slechts 6 tot 12 maanden, waardoor ze voortaan veel beter in pas lopen met de ontwikkelingen in de markt. "Dus als er een nieuw type voertuig komt dat jaarlijks gekeurd moet worden, hebben we dat zo geregeld," illustreert Verschuren.

'De basiserkenning krijg je alleen als je aan bepaalde eisen voldoet'

Kwaliteitsniveau

Een ander groot voordeel van de invoering van een basiserkenning is dat deze werkt als een barrière tegen oneigenlijk gebruik. Je kunt namelijk alleen een basiserkenning krijgen als je aan bepaalde eisen voldoet, inclusief een verklaring omtrent het gedrag (VOG). "De basiserkenning krijg je pas als je een bepaald kwaliteitsniveau hebt. We willen zo het kaf van het koren scheiden. De bedrijven die het goed en netjes doen hebben veel profijt van het nieuwe stelsel. Partijen die de randjes opzoeken, zakken eerder door het ijs. Bij overtredingen kunnen we vrij vlot specifieke erkenningen intrekken, en bij zware of herhaalde overtredingen zelfs de basiserkenning. Als de basiserkenning is ingetrokken kun je geen werkzaamheden meer voor de RDW uitvoeren."

Het nieuwe stelsel maakt het voor de 30.000 bij de RDW aangesloten erkenninghouders simpeler, duidelijker en eerlijker. Verschuren: "De bevoegdheden die nu bij de erkenning van de bedrijfsvoorraad horen, worden aparte erkenningen. Denk aan het tennaamstellen van een voertuig, de export of demontage. En in het geval van een sanctie op bijvoorbeeld de bedrijfsvoorraad raak je



straks niet meer alle andere bevoegdheden kwijt, zoals voorheen het geval was."

Tennaamstellen aan huis

Nog een verandering: in het nieuwe erkenningensstelsel vindt het tennaamstellen van een voertuig niet meer per definitie plaats op locatie van het erkende bedrijf. Inspelend op de wensen van de consument, kan het straks ook aan huis. En dat is nog niet alles. Verschuren: "Verschillende begrippen en definities, zoals eigendom en verkoopcriterium, worden verruimd. Zo pak je nieuwere vormen van

eigendom gelijk mee, zoals lease en verhuur van voertuigen." De RDW gaat de wetsvoorstellen van het ministerie nog toetsen aan de praktijk. "Belangrijk is om te checken of dat wat we hebben bedacht, ook uitvoerbaar is," benadrukt Teun Verschuren. "Het moet werkbaar zijn voor ons én onze erkenninghouders." Als het stelsel ingaat, volgt volgens Verschuren nog een 'ingroeiperiode' van drie jaar voordat het nieuwe systeem volledig is geïmplementeerd: "Dan gaat dit nieuwe stelsel bijdragen aan een nog veiliger en betrouwbaarder wagenpark. Precies waar de RDW voor staat!"

Samenwerking branche

De modernisering van het erkenningensstelsel is het resultaat van jarenlang hard werken van de RDW, de branche en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. "Elk stadium is ingrijpend en kost veel tijd," benadrukt Teun Verschuren van de RDW. "Hoewel het initiatief breed gedragen is in de branche, moesten eerst alle neuzen binnen de sector dezelfde kant op staan. Vervolgens was het een kwestie van wetswijzigingen doorvoeren. Dat gaat echt op detailniveau. Daar leverde de RDW de input voor."

Vloeistoflekkage: AdBlue

In de keuringseisen staat bij 5.*.11a dat vloeistoflekkage niet is toegestaan. Bepaalde vloeistoffen horen niet thuis in het milieu. Hoe zit dat met AdBlue?

AdBlue is een veelvoorkomende vloeistof in de werkplaats, maar het is geen brandstof. AdBlue wordt toegepast om NOx-emissies te verlagen bij dieselmotoren. Als de vloeistof wordt geïnjecteerd tussen de motor en de SRC-katalysator wordt NOx omgezet in water en stikstof.

Goedkeur of afkeur?

Maar wat als er tijdens de APK een overmatige lekkage wordt geconstateerd? AdBlue is een vloeistof die niet bedoeld is om in het milieu terecht te komen. Een overmatige lekkage, ook lekkage van AdBlue, betekent het volgende:

- RA2 opgeven als een voertuig een DET heeft voor 1 januari 2018.
- Afkeuren als het voertuig een DET heeft na 31 december 2017.



Hoe kun je fouten door onderbreking of afleiding voorkomen?

Het liefst wil je een APK uitvoeren zonder onderbreking of afleiding. In de praktijk is dat soms lastig, omdat je collega iets komt vragen, de telefoon gaat, een klant staat aan de balie. Voor je het weet, ben je kwijt waar je was gebleven met het keuren van het voertuig.

Wanneer er tijdens een steekproef een misser wordt geconstateerd, is afleiding een veelgenoemde oorzaak door de keurmeester. De verkeersveiligheid wordt hierdoor negatief beïnvloed. Los daarvan, is dit zonde van de misser tijdens een steekproef.

Keur volgens een vaste volgorde

De meeste keurmeesters keuren in een vaste volgorde. Dit helpt

voorkomen dat je bepaalde keuringsaspecten overslaat. Ook als je na een onderbreking weer verder gaat met je keuring, helpt een vaste volgorde om niets te vergeten. Je pakt het gewoon weer op waar je gebleven bent.

Voorgeschreven procedure

Als keurmeester wil je je werk goed doen. Je werkt volgens de voorgeschreven procedure. De RDW bepaalt niet in welke volgorde jij de keuringsaspecten beoordeelt. Wel is het verstandig om bij het technische deel van de keuring een eigen, vaste volgorde te hanteren. Onderzoek wat voor jou het beste werkt. Dat verkleint de kans dat je een keuringsaspect vergeet te controleren.

Wijzigingen APK-regelgeving

Op 1 januari 2025 zijn er enkele wijzigingen in de APK-regelgeving. Naast het nieuwe APK-rapport en de afmeldpauze zijn er diverse aanpassingen in de keuringseisen en de Aanvullende permanente eisen. Het gaat hierbij om eisen voor:

- **Bedrijfsauto's en aanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van max. 25 km/u.** De wijzigingen hebben onder andere betrekking op de

controle van de maximumconstructiesnelheid, remvertraging, verlichting, zitplaatsen en gordels. Het aantal voertuigen waar het hier om gaat is erg klein, toch kunnen ze aangeboden worden voor de APK.

- **Landbouw- en bosbouwtrekkers.**

De eisen voor onder andere de uitwendige veiligheid en verlichting zijn gewijzigd, net zoals de wijze van keuren van een tachograaf.

APK-bevoegdheidsverlenging

De APK-bevoegdheidsverlenging is drie jaar geleden aangepast. Het gaat om een kleine wijziging. De resultaten van het praktijk- en theorie-deel worden nu apart beoordeeld.

Heeft dit het examen moeilijker gemaakt?

Nee, de vragen en de normering voor de bevoegdheidsverlenging is ongewijzigd, maar compensatie binnen vragenblokken met de praktijkvragen is niet meer mogelijk. Met de splitsing van het resultaat tussen theorie en praktijk is de score op de praktijkvragen nu verduidelijkt. Natuurlijk zijn er nieuwe vragen over de wijzigingen in de APK-regelgeving. Dat is in het begin altijd even wennen, maar de vragen zijn inhoudelijk niet moeilijker geworden.

Slagingspercentage

Van alle APK1-keurmeesters slaagt 92% in één keer, 6% heeft nog een tweede poging nodig. Dat levert een slagingspercentage op van 98%. De APK2-keurmeesters

scoren iets lager: 86% slaagt bij de eerste poging en 8% slaagt bij een herexamen. Dat geeft een totaalscore van 94%, wat ook een hele hoge score is. De praktijkvragen worden over het algemeen goed gemaakt. Voor de keurmeesters die voorheen met goede cijfers slaagden voor de bevoegdheidsverlenging is er niet veel veranderd. APK-keurmeesters die met de hakken over de sloot het examen behaalden, moeten misschien een tandje bijzetten.

Op welke vragen wordt minder goed gescoord?

Het blijkt dat keurmeesters op vragen over de remmentestbank en roestschades matige scores halen, evenals op de bijbehorende berekeningen. Heb je met deze onderdelen moeite, kijk dan voor de remberekeningen nog eens naar voorgaande nummers van dit vakblad. Hier staan deze uitgewerkt. Wat daarnaast opvalt, is dat vragen over nieuwe keuringseisen en keuringseisen die in de afgelopen jaren zijn gewijzigd, als lastig

worden ervaren. Tot slot worden de vragen over EOBD, koplampafstelling, emissiewaardes, deeltjesteller, controleapparaat (tachograaf), remvertraging en drukproef opvallend minder goed beantwoord.

Tips

Bereid je goed voor, volg eventueel een cursus. Lees tijdens het examen de vragen goed (DET, maten en dergelijke) en raadpleeg bij twijfel de online APK-regelgeving. Want hoe volledig we je ook willen informeren, je kunt niet alles weten.

Kijk ook eens naar de oefenvragen van IBKI en leer zo het computer-programma kennen dat gebruikt wordt tijdens het examen.



Ga naar ibki.nl/apk/examens/apk-keurmeester-blijven-gebruik-de-qr-code.

Check je gegevens

De RDW wil je graag voorzien van de juiste informatie en post op het juiste adres bezorgen. Daarvoor hebben we actuele gegevens nodig. We gaan in de toekomst steeds meer digitaal communiceren over APK-nieuws, dus een correct (privé) e-mailadres is belangrijk.

Je kunt je gegevens bekijken en aanpassen in je keurmeester-omgeving (IOK) van de RDW. Gebruik de QR-code om in te loggen als keurmeester. Let op: hiervoor heb je je DigiD nodig.

Als je verhuist binnen Nederland, zorg dan dat je nieuwe adres geregistreerd staat in het basisregister personen (BRP) van je nieuwe gemeente. Op deze wijze krijg je de post altijd op het juiste adres. Verhuis je naar het buitenland? Laat het ons dan weten via APK Centrum Nederland (ACN). Bij een

naamswijziging wordt dit verwerkt in het BRP en daardoor automatisch bij de RDW.

Informeel wel altijd IBKI over de wijziging van naam-adres-woonplaats (NAW) gegevens, zodat je bevoegdheidspas up-to-date blijft. Je naam op je bevoegdheidspas moet kloppen met je gegevens in het BRP. IBKI kan de gegevens aanpassen en tegen een vergoeding een nieuwe pas verstrekken met de juiste gegevens.



Scan de QR-codes voor de 'RDW-keurmeesteromgeving' (links) en 'Mijn IBKI' (rechts)





Marien Eikelenboom (72) naast de bijzondere Nissan Pao. 'Er zijn er maar drie in deze "Ivory" kleur in Nederland.'

'Van deze kleur Pao zijn er maar drie in Nederland'

"Het oldtimervirus draag ik al zo'n dertig jaar met mij mee. Op vakantie leerden we een Duits stel kennen, waarmee we nog altijd bevriend zijn. Hij werkte in de Volkswagenfabriek in Wolfsburg. Ik sleutelde vroeger samen met mijn broer aan auto's en wilde daarom graag een keer kijken in die fabriek. Dat bleek super interessant. Nog mooier vond ik de oude VW Kever Cabrio die onze vrienden hadden staan. Die heb ik later van ze overgenomen en gerestaureerd. En ik heb 'm nog altijd. Mijn zoon is er 22 jaar geleden in getrouwd."

"Samen met mijn zoon en kleinzoon restaureer ik nu een Puch-brommer uit 1986. Als je bezig bent met restauratie van auto's en brommers, weten mensen je te vinden. Zo vroeg iemand uit de buurt of ik een Kübelwagen uit 1943 wilde kopen, een Duitse militaire auto met een Kever-motor. Hij deed er niets meer mee. Vind ik mooi om te hebben! Starten en rijden, ik hoefde er niets aan te doen."

"Ook belde een schoonzus. Haar zoon had een auto waarmee hij niet meer reed en waarvan de APK was verlopen – die moest weg. Dat bleek een Nissan Pao uit 1990 te zijn, helemaal groen van de

bomen waaronder hij had gestaan. De Pao was zelfs gebruikt als berging. Ik heb mij verdiept in het model en ontdekte dat het een bijzondere auto is. Onder andere via de door mij opgevraagde RDW-kentekenlijsten. Daaruit bleek dat er maar 18 Pao's met een geldige APK in Nederland zijn. En slechts drie in mijn kleur, Ivory."

"Het mooiste was dat een borstel en wat sop voldoende waren om de auto schoon te krijgen. Hij was zo goed als schadevrij en zat na 35 jaar nog altijd in de eerste lak – heel bijzonder. Ook de bekleding is perfect gebleven. Technisch kwam hij niet door de keuring, maar daar hebben we aan gewerkt. Twee kleine lasplekjes en reparaties aan remmen en onderstel. Gelukkig is de Pao gebouwd op het platform van de eerste generatie Nissan Micra, dus technische onderdelen zijn nog redelijk goed te krijgen."

"De keurmeester keek zijn ogen uit tijdens de APK. Hij had maar één opmerking: een fuseekogel had minder dan 1 millimeter speling. Geen afkeur, wel een adviespunt. Bij de volgende keuring gaat-ie echter zo door de APK, want die speling heb ik natuurlijk opgelost. Ik rijd er geregeld mee. Net zoals met de Kever Cabrio. Soms is het moeilijk kiezen."