

# APK**KEUR** MEESTER

NUMMER 90 - september 2020



## 'Er is meer dan werk alleen'

GERBEN BURGER VAN GARAGE BURGER IN NAALDWIJK

### Hé, het is een vrouw...

STEEKPROEVERS WENDY  
EN MIEKE OVER MANNEN  
DUBBELINTERVIEW – PAGINA 6 EN 7

### Corona en de APK

HET IS NOG NIET  
VOORBIJ  
APK SERVICE – PAGINA 8

### Vernieuwd examen APK-keurmeester

RESULTATEN VALLEN TEGEN.  
HOE KAN DAT?  
GOED GEREGLD – PAGINA 4

## APK bruist!



**HENK BUSSINK**  
SENIOR ADVISEUR AFDELING  
TOEZICHT EN LID DAGELIJKS  
BESTUUR CITA

Het jaar 2020 is een feestjaar voor de APK. APK2 is 35 jaar geworden. En APK1 wordt in 2021 40 jaar. En er zit nog veel meer aan te komen. De APK is namelijk voortdurend in beweging. Vanaf volgend jaar gaat de vrijstelling in voor oldtimers van 50+. En we gaan volgend jaar beginnen met registreren van landbouwvoertuigen en daarvoor kentekens uitgeven. En ook APK-keuren. Ik ben er trots op dat we in Nederland de APK samen met de keurmeesters goed op orde hebben en dat we als RDW de kwaliteit ervan goed kunnen waarborgen. En ik zie de APK-toekomst zonnig in, omdat de keuring zich verder gaat ontwikkelen. Door de komst van elektrische auto's en de toename van bestuurdershulpsystemen zie ik wel een variant voor me waarbij de keuring bijvoorbeeld gesplitst wordt in een mechanisch gedeelte en een gedeelte dat gaat over onder meer milieu en de bestuurdershulpsystemen. Want waarom die bestuurdershulpsystemen ook niet checken op werking? Wordt vervolgd dus!

### Vragen?

- Over de inhoud van deze APK-keurmeester?  
RDW Klantenservice 088 008 74 77 (werkdagen 8.00-17.00 uur).
- Over het afmeldsysteem? Bel uw eigen communicatieprovider.
- Over uw RDW-pincode? RDW Servicedesk ICT 0598 69 33 69.
- Over examens en bevoegdheidspassen? IBKI 030 608 77 66.
- Adreswijziging doorgeven: <https://keurmeesterinformatie.rdw.nl>.



### Redactieadres:

RDW, afdeling Communicatie  
Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer  
[www.rdw.nl](http://www.rdw.nl)

Basisontwerp: Kris Kras  
Vormgeving, coverbeeld en contentrealisatie: DPG Media - SYN  
Fotografie: Marieke Duijsters, Jacco van de Kuilen, 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](http://www.rdw.nl/over-rdw/actueel/vakblad-apk-keurmeester). APK-keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:



**Bij universeel autobedrijf Garage Burger in Naaldwijk pakken ze alles aan. "Van Alfa Romero tot en met Zastava," aldus oprichter en eigenaar Gerben Burger. De kernwaarden van het bedrijf zijn persoonlijk en betrokken. Volgens de sympathieke garagehouder komen de klanten bij je terug als je goed werk levert, wanneer je ze kent bij naam en weet in welke auto ze rijden.**



**GERBEN BURGER,**  
EIGENAAR GARAGE BURGER

### Heb je altijd al een eigen autobedrijf willen hebben?

"Dat gevoel had ik al vrij vroeg, ja. Sowieso werk ik al vanaf mijn twaalfde bij verschillende autobedrijven; ieder uurtje na schooltijd was ik driftig aan het sleutelen en dat is altijd zo gebleven. In 2005 besloot ik de stap te wagen om voor mijzelf te beginnen."

### Wat voor type bedrijf is Garage Burger?

"Nog steeds doen wij als universeel garagebedrijf alles, van Alfa Romero tot en met Zastava. Bovendien hebben we behoorlijk veel klanten met bedrijfs-wagens, daar werk ik persoonlijk het liefst aan. Waarom? Ze moeten rijden hè, het werk moet altijd snel gebeuren en

daarmee leg je jezelf een bepaalde druk op, maar dat vind ik fijn. Ik wilde vanaf het prille begin van niemand afhankelijk zijn en dus had ik al mijn papieren al, ook die van APK-keurmeester. Aanvankelijk deed ik de APK-keuringen voor een bevriende garagehouder om de hoek."

### Waarom komen klanten bij jou?

"Als klanten ons bellen dan vraag ik: 'Zo meneer, nog steeds de Opel Astra?' Dat vinden mensen prettig, het voelt vertrouwd. En als ze blij met je zijn, dan vertellen ze het ook door. De eerste drie jaar werkte ik me een slag in de rondte, ik had mezelf vijf vrije dagen gegeven in die hele periode. Toen wist ik dat het tijd was voor een personeelslid en die kwam er ook, Alex, in 2008."

### Want er is meer dan werk alleen?

"Oh, zeker. Acht jaar geleden ben ik als vrijwilliger bij de KNRM (Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij, red.) gekomen. Ze hebben lang aan me getrokken en uiteindelijk ging ik overstag. Mijn bedrijf liep goed en ik wilde bovendien graag iets terugdoen voor de maatschappij. Dankzij Alex kan ik nu zó mijn gereedschap laten vallen en in de auto stappen om bij mijn reddingsstation Ter Heijde aan boord te gaan. Gemiddeld is dat zo'n tien keer per jaar, dus dat is prima te doen. Ik doe het erg graag. Het is een mooie afwisseling met het werk in de garage. Beide hebben direct met de veiligheid te maken en dat geeft me veel voldoening."

# Stand van zaken vernieuwing APK-keurmeesterexamen

Het eerste examen voor APK-keurmeesters lichte of zware voertuigen is gemoderiseerd en meer in lijn gebracht met de toetsing voor de bevoegdheidsverlenging. De belangrijkste wijzigingen zijn dat alle vragen nu meerkeuze zijn, dat het examen digitaal wordt afgenomen en er nu als naslagwerk tijdens het examen gebruik mag worden gemaakt van de online APK-regelgeving van de RDW. Hierdoor zou je verwachten dat de eindresultaten aanzienlijk zijn verbeterd; toch ziet IBKI het tegenovergestelde.



## Waarom wordt er minder goed gescoord dan verwacht?

Gebrek aan basiskennis en een goede voorbereiding. Na analyse van de resultaten en gesprekken met deelnemers komt onder andere naar voren dat het examen wordt onderschat. Deelnemers hebben het idee dat het examen makkelijker is geworden nu de APK-regelgeving geraadpleegd mag worden tijdens het examen. Maar de basiskennis is en blijft belangrijk en je moet natuurlijk wel de weg weten te vinden in de online regelgeving, want de tijd voor een vragenblok is beperkt. Als je denkt alle vragen tijdens het examen gewoon te kunnen opzoeken, dan is dat een misvatting.

## Belang basiskennis

IBKI constateerde ook dat de vragen over remvertraging en roestberekeningen beter scoren, maar dat vragen ten aanzien van verlichting en milieu minder goede resultaten geven. Dat wijst op het niet kunnen opzoeken van keuringseisen en onvoldoende basiskennis. Een CO% van een voertuig met een bepaalde DET is bijvoorbeeld niet terug te vinden in de keuringseisen, maar in de aanvullende permanente eisen. Het handboek APK-

regelgeving van de RDW is natuurlijk ook beschikbaar voor als je van bladeren houdt, maar ook hier geldt: kennis is macht.

## Rol keurmeester

Deelnemers die het eerste keurmeesterexamen nog moeten doen, krijgen het blad *APK-keurmeester* nog niet opgestuurd. Daar ligt een taak voor de keurmeester of het bedrijf. Laat toekomstige keurmeesters ruim voldoende voorbereid naar het examen komen en wijs hen op de verantwoordelijkheid en kennis die van een keurmeester wordt verwacht.

## Slagingsnorm

De slagingsnorm voor het praktijkdeel ligt nu nog op 60% van de behaalde punten, maar voor meerkeuzevragen is het gebruikelijk dat deze op 70% ligt. En dat is zeker geen hoge norm als je de APK-regelgeving van de RDW mag gebruiken om de antwoorden op te zoeken. Het verhogen van de slagingsnorm is dit jaar uitgesteld, maar waarschijnlijk wordt deze in 2021 gefaseerd opgetrokken. Het slagingspercentage ligt met de huidige normering op 43%. Als we de normering van 70% zouden hanteren op de resultaten

van de eerste twee kwartalen van dit jaar, zou slechts 24% van de kandidaten geslaagd zijn. Concluderend kunnen we dus stellen dat als je APK-keurmeester wilt worden, je flink zult moeten opschakelen qua (basis)kennis.

## Belangrijke punten van het keurmeesterexamen:

- Gebruik APK-regelgeving RDW toegestaan, deze wordt door IBKI verstrekt;
- Geen andere naslagwerken of middelen toegestaan;
- Alle vragen zijn meerkeuze;
- Praktijkgedeelte wordt afgenomen met tablets;
- Niveauekennis wordt via zes casusvragen getoetst;
- Zorg voor ruim voldoende basiskennis van de regelgeving en het gebruik hiervan.

**Tip:** Lees de vraag rustig en minimaal twee keer en controleer je antwoorden als je nog tijd overhebt. Meer informatie over het examen voor APK-keurmeester lichte of zware voertuigen vind je terug op de site van IBKI.

# Goedgekeurde apparatuur cruciaal

Het Register Meetmiddelen (RME) wordt gebruikt voor het controleren van de meetmiddelen die gebruikt worden in de werkplaats. Tegenwoordig stuurt de RDW geautomatiseerd een brief naar de erkenninghouder als een goedkeuring van een meetmiddel verloopt. Nadat de datum is verlopen, mogen er geen APK-keuringen worden uitgevoerd. Dat dient namelijk te gebeuren met goedgekeurde apparatuur en daaraan wordt dan niet voldaan. Dat heeft tot gevolg dat de erkenning technisch geschorst wordt en er niet gekeurd mag worden totdat de apparatuur weer goedgekeurd is.

Heb je apparatuur die tijdelijk niet gebruikt wordt, maar wel in jouw bezit is, dan hoeft deze niet goedgekeurd te zijn. Voorwaarde hiervoor is wel dat je deze apparatuur in RME deactiveert. Hoe dat moet staat in de Handleiding RME die te vinden is op [www.rdw.nl](http://www.rdw.nl). Let op: gedeactiveerde apparatuur moet wel aanwezig zijn in de werkplaats. Staat er nog apparatuur op jouw naam geregistreerd in RME die niet meer aanwezig is, dan moet je die verwijderen uit je RME. Dat kan door deze apparatuur over te dragen naar het KI-nummer AC01N01. Raadpleeg ook hiervoor de

Handleiding RME. Controleer regelmatig of de juiste apparatuur in RME staat en of deze is goedgekeurd, dan is er niets aan de hand.



# Trekkers: eerst registratie, dan APK-keuren

In de Europese APK-richtlijn uit 2018 staat dat landbouw- en bosbouwtrekkers APK-gekeurd moeten worden.

Ze staan in Nederland echter nog niet geregistreerd,

want... geen kenteken. Dat gaat binnenkort veranderen.



Europa vindt dat trekkers op wielen die een maximale constructiesnelheid hebben van meer dan 40 km/u APK-gekeurd moeten worden. Er zijn overigens wel een aantal uitzonderingen op de keuringsplicht. Die hebben te maken met het gebruik van de trekker.

Om te kunnen keuren zijn de gegevens van een voertuig dus wel noodzakelijk. Daarom moeten ze geregistreerd worden en een kenteken krijgen. Dat gaat nu gebeuren. Het wetsvoorstel voor kentekenning van landbouwvoertuigen en APK-keuring van trekkers is onlangs aangenomen door de politiek. Wanneer het precies van start gaat, is nog niet bekend. Daar zal naar verwachting op korte termijn een besluit over worden genomen. Zodra de ingangsdata definitief zijn, kun je meer informatie over de APK van trekkers vinden op [www.rdw.nl](http://www.rdw.nl).

# Werken met techniek én met mensen

Onder het leger steekproefcontroleurs van de RDW dat het land door rijdt om

steekproeven af te nemen bij erkenninghouders, bevinden zich twee dames.

Wanneer Wendy Ruig, links op de foto, en Mieke Andrea met elkaar in gesprek gaan over het vak is het meteen gezellig, en ontstaan er allerlei interessante inzichten.



**'Steekproefcontroleur zijn is een mooie uitdaging, omdat je niet alleen met techniek, maar ook met mensen werkt. En je draagt bij aan de veiligheid van auto's'**

## Dus jullie staan je mannetje wel? Ook in een mannenwereld?

Wendy: "Echt wel. Een goede steekproefcontroleur kent de APK-regels, weet met mensen om te gaan, kan zich inleven in een bedrijf en onder woorden brengen waarom hij – of zij – een beslissing neemt. Wat dat betreft verschillen wij niet van onze mannelijke collega's. We weten wat we doen, en dat zien onze erkenninghouders." Mieke: "Ik ben opgegroeid met techniek. Op mijn 11e verjaardag kreeg ik een motorblok om uit elkaar te halen. Mijn vader beloofde me dat we het in een auto zouden bouwen als hij het zou doen. Die motor zit nog steeds in een Hillman Imp. Ik heb genoeg ervaring om me staande te houden, meer dan veel mannen."

## Hoe zijn jullie eigenlijk steekproefcontroleur geworden?

Mieke: "In april 2019 kwam ik in dienst bij de RDW. Daarvoor werkte ik jarenlang in werkplaatsen bij dealers en universele garages, ook als APK-keurmeester. Ik ben ook nog een paar jaar wegwachter geweest. Steekproefcontroleur zijn is een mooie uitdaging, omdat je niet alleen met techniek, maar ook met mensen werkt. En je draagt bij aan de veiligheid van auto's. De auto's die jouw kinderen op straat tegenkomen." Wendy: "Mieke zegt het precies goed. Je werkt aan de veiligheid en je werkt met mensen, dat is precies waarom ik steekproefcontroleur ben geworden. Als Mieke niet bij de RDW was gekomen had ik mijn 25-jarig jubileum als de enige vrouwelijke steekproefcontroleur kunnen vieren. Nu ben ik blijven steken op 24 jaar en 11 maanden. Maar toch ben ik blij dat ze er is hoor, het is jammer dat niet meer dames voor dit mooie vak kiezen."

## Hoe reageert het werkveld op jullie?

Wendy: "Een heel enkele keer tref je een – vaak oudere – keurmeester waarvan je ziet dat hij vindt dat 'een vrouw' hem niks hoeft wijs te maken, maar die ontdoien razendsnel als ze merken dat je weet waarover je praat." Mieke: "Je moet je nooit laten leiden door angst. Toen ik als

wegwachter een keer in de Schilderswijk terecht kwam, vroegen mensen ook weleens of ik nooit bang was dat er iets zou gebeuren. Dat ben ik nooit geweest, het bizarste dat me daar is overkomen is een spontaan huwelijksaanzoek."

## Heeft het vrouw zijn misschien zelfs voordelen?

Wendy: "Nou, ik merk wel dat er bedrijven zijn waar mijn collega's soms moeilijkheden ondervinden, maar dat overkomt mij nooit. Ik merk dat als ik verschijn dat vaak bij voorbaat al spanning wegneemt. Ik kan niet uitleggen waarom of hoe het komt, maar de sfeer is anders als er een vrouw verschijnt." Mieke: "Ik denk dat mannen ook makkelijker een praatje maken met een vrouw, zich sneller openstellen. Als iemand boos is, en wij opdraven, zijn ze vaak meteen vergeten waarom ze ook alweer boos waren. Misschien zijn wij opener, of relaxter."

## Zijn de verschillen überhaupt belangrijk?

Wendy: "Hooguit als je naar het toilet moet. Ik ben eens in een bedrijf geweest waar alleen een urinoir was, dat is écht niet handig! Maar dat ik steekproefcontroleur ben én vrouw? Lekker boeiend! Ik ben niet uniek, ik doe mijn werk zoals elke RDW'er." Mieke: "Dat is het precies, je moet dit werk willen doen omdat je capabel bent. In de zorg zie je hoofdzakelijk vrouwen, maar een capabele man is daar ook van toegevoegde waarde. Dat geldt ook voor ons vak, als je als vrouw capabel bent en steekproefcontroleur wilt worden: doen! Je moet doen wat je wilt en waar je hart ligt!" Wendy: "Als nieuwe steekproefcontroleur moet je je bewijzen, dat hebben we allebei gemerkt. Maar dat gaat niet over je geslacht, dat gaat over je vakkennis. Een goede steekproefcontroleur is een goede steekproefcontroleur!"

## Geef je mening over steekproeven

Vanaf dit najaar kun je als keurmeester een e-mail van de RDW ontvangen met het verzoek om mee te doen aan een onderzoek: Wat vind je van de RDW-steekproeven? Doel van deze enquête is onze dienstverlening te monitoren en te verbeteren.

Zo'n 'klanttevredenheidsonderzoek' lijkt wellicht vreemd. Als RDW hebben we immers een wettelijke taak om toezicht te houden op de uitvoering van de APK. Als keurmeester mag je namens de overheid de APK uitvoeren maar ben je wel verplicht om aan een steekproef mee te werken... Aan de andere kant: we zijn natuurlijk wel partners van elkaar in de voertuigketen en op elkaar aangewezen. En daarom willen wij wel je mening weten.

Het onderzoek wordt gedaan door een extern bureau. De RDW heeft ervoor gezorgd dat er vertrouwelijk met alle gegevens wordt omgegaan. De uitnodiging voor deelname aan de enquête gebeurt op basis van de steekproef die je onlangs hebt gehad. Maar de antwoorden die gegeven worden, zijn volkomen anoniem. De medewerking is vrijblijvend, maar we stellen het als RDW zeer op prijs als je meedoet. Deze enquête is een continu proces waarbij we regelmatig om je mening gaan vragen. Om te voorkomen dat je wordt overspoeld met enquêtes, wordt er nadat je deze hebt ingevuld een langdurige pauze ingelast. Alvast hartelijk dank als je de moeite wilt nemen om deze enquête voor de RDW in te vullen!

# Corona en de RDW

De vakantieperiode zit er inmiddels op, maar het coronavirus blijft ons bezighouden. Want het is nog niet voorbij. Daarom moeten we vasthouden aan de regels van het RIVM en alert blijven. Dit geldt voor de medewerkers die namens de RDW bij een erkenninghouder op bezoek gaan, maar ook voor de erkenninghouder, keurmeesters en andere personen in het

bedrijf. We hebben hierin een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De RDW verwacht dat een erkenninghouder de richtlijnen van het RIVM opvolgt en dat medewerkers die symptomen vertonen thuisblijven. Dit geldt ook voor onze eigen medewerkers. RDW'ers met symptomen van het virus komen niet op bezoek en blijven thuis. Faciliteer de mogelijkheid

om veilig de handen te wassen en te ontsmetten. Hou 1,5 meter afstand, ook bij een steekproef en andere werkzaamheden. Geef de steekproefcontroleur en de toezichthouder Bedrijven minimaal 1,5 meter ruimte om het werk veilig uit te kunnen voeren. Zoals bijvoorbeeld bij Autoservice Ittervoort hier op de foto's te zien is.



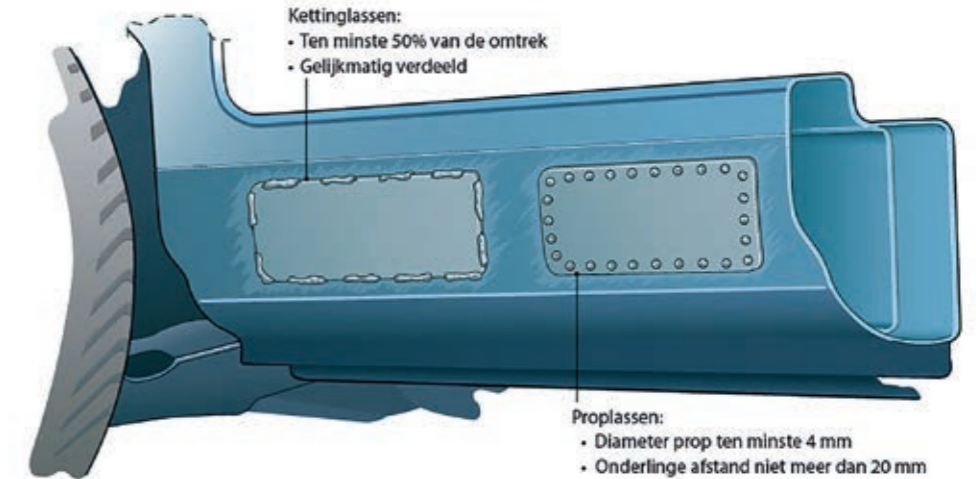
# Duidelijke norm reparatie roestschade

**In APK-keurmeester 83 hebben we het al eens gehad over reparatie van roestschade. Hoe zit dat specifiek bij voertuigen zonder volledig zelfdragend chassis?**

De roestberekening bepaalt of een roestschade gerepareerd moet worden. Is de uitkomst van de roestberekening meer dan 2E, dan moet er gerepareerd worden zoals de regelgeving voorschrijft. Een roestschade tot 2E mag op elke willekeurige manier worden gerepareerd, maar dat is niet verplicht. Is de roestschade-reparatie niet volgens de regels uitgevoerd, dan moet de hele reparatie als roestschade worden gezien. Is deze 1,5E of meer, maar niet meer dan 2E, dan moet het adviespunt AC3 worden vermeld.

### Ideale omstandigheden

De norm voor roestschadereparatie is duidelijk beschreven: kettinglassen over 50% van de omtrek of proplassen (gatlassen) van ten minste 4 mm om de 20 mm (zie illustratie). De reden hiervoor is dat dit laswerk nooit onder dezelfde ideale omstandigheden kan plaatsvinden als bij



de oorspronkelijke productie van de auto. Ook is niet altijd duidelijk of het vervangend plaatwerk van dezelfde oorspronkelijke kwaliteit is. Los van deze eisen moet het laswerk natuurlijk wel deugdelijk zijn uitgevoerd, zodat het zijn oorspronkelijke functie weer kan vervullen.

Overigens zijn de eisen voor reparatie van roestschade alleen van toepassing indien er sprake is van roestschade. Is een dorpel in zijn geheel vervangen vanwege schade door bijvoorbeeld een aanrijding, dan zijn de eisen voor roestschadereparatie niet van toepassing.

Roestschade	Resultaat	AC3	Roestschadereparatie
Minder dan 1,5E	Goedkeur	Nee	Geen eisen
1,5E t/m 2E	Goedkeur	Ja	Geen eisen
Meer dan 2E	Afkeur	Nee	Volgens regelgeving

# Uitbreiding digitale regelgeving

De APK-regelgeving is al enkele jaren digitaal beschikbaar voor iedereen. Medio september wordt dit uitgebreid met de digitale regelgeving voor de erkenningen Tachograaf en Gasinstallatie. Deze nieuwe websites zijn op dezelfde manier opgebouwd als die van de digitale APK-regelgeving.

De bedoeling is dat er op termijn één beginpagina komt met actuele informatie en waarop je een keuze kunt maken welke regelgeving je wilt bekijken. Alle benodigde regelgeving voor de APK-keurmeester, Tachograaftechnicus en LPG-technicus staat dan bij elkaar. En dat is wel zo handig.



# Goed zicht is alles

**Voertuigen met een voorruit moeten een goedwerkende installatie hebben ter ontvoering en ontwaseming van de voorruit volgens artikel 5.\*.44. Dat lijkt simpel. Maar er is wel iets meer over te vertellen.**

De wijze van keuren komt erop neer dat de keurmeester de installatie aanzet en

visueel controleert. Hoe gaat dat in de praktijk? Wat heeft de wetgever bedoeld toen deze eis is geformuleerd?

## Vorst en vocht

Het is de bedoeling dat de bestuurder voldoende zicht houdt bij alle weersomstandigheden. Vandaar ontvoeren bij vorst en ontwaseming bij vochtige

weeromstandigheden. Voor het overgrote deel van het wagenpark is dat geen probleem. De keurmeester zet de installatie aan op de stand richting voorruit en controleert daarbij of een luchtstroom voelbaar is. De installatie moet op minimaal 1 stand werken. Warme uitstroomlucht is geen eis. Het is ook toegestaan als een voertuig is voorzien



van een losse propeller of aanjager. Als deze deugdelijk is bevestigd en voldoet aan het uitgangspunt van deze eis, dan is dat geoorloofd.

## En voorruitverwarming dan?

Er zijn voertuigen die niet zijn uitgerust met een aanjager die op de voorruit is gericht, maar wel met een werkende elektrische voorruitverwarming. Daarmee voldoet het voertuig ook aan de eisen. Dat is dus ook toegestaan.

## Nieuwe eisen dimlichtcontrole in 3 stappen

De techniek van het dimlicht verandert snel. De huidige eisen die gebruikt worden tijdens de APK blijken niet nauwkeurig genoeg voor een juiste controle. Er komen nieuwe eisen die stapsgewijs worden ingevoerd. Een overzicht.

De ontwikkelingen rond de dimlichtcontrole zijn inmiddels redelijk bekend. De status is dat momenteel gewerkt wordt aan het vernieuwen van de eisen voor de dimlicht-

controle. Maar ook wordt op basis van de huidige eisen van de koplampstestapparatuur nu al strikter gehandhaafd door de RDW. In eerdere edities van APK-

keurmeester is hier ook al over geschreven. Daarnaast heeft iedere erkenninghouder hier een brief over ontvangen. De invoering gaat, zoals het nu gepland is, in een aantal stappen.

**1 Deugdelijkheid koplampstestapparaat vanaf nu**  
Volgens de eisen die nu al van toepassing

zijn, moet het koplampstestapparaat deugdelijk zijn en in goede staat van onderhoud verkeren. De RDW houdt al langere tijd strikter toezicht op deze eisen.

## 2 Nieuwe eisen koplampstestapparaat vanaf 1-1-2021

Vanaf 1-1-2021 zijn de technische eisen voor de koplampstester aangepast. Daardoor zijn met name de oudere apparaten met een vast projectievlak

of onnauwkeurige schaalverdeling niet meer toegestaan.

## 3 Geplande eisen aan de meetlocatie en nieuwe meetmethode vanaf 1-1-2022

De planning is dat vanaf 1-1-2022 de meetlocatie voor de dimlichtcontrole voldoet aan een vastgestelde norm. Het streven van de RDW is om voor deze tijd de vloer of hefbrug bij iedere erkenninghouder te controleren.

### Nu

Deugdelijk en goed onderhouden koplampstestapparaat

### 1-1-2021

Aanpassing eisen koplampstestapparaat

### Voorstel 1-1-2022

Nieuwe eisen meetlocatie

## Alléén voor keurmeester: persoonlijke pincode

In de Regeling Erkenningen en Keuringsbevoegdheid APK artikel 21 is aangegeven dat de pincode wordt afgegeven op persoonsniveau. Dat betekent dat deze pincode dus strikt persoonlijk is en onder geen beding ter beschikking wordt gesteld aan anderen. Als keurmeester, maar ook als erkenninghouder, ben je dus verantwoordelijk dat de combinatie pasnummer/pincode niet voor derden toegankelijk is. Helder en belangrijk!

### Opletten met opslaan

Onbewust werken we toch vaak mee aan de mogelijkheid om onbevoegden

je inloggegevens te laten gebruiken. Het gevaar schuilt in de, op het eerste gezicht, handige mogelijkheid die providers en internetbrowsers vaak bieden. Maar die is dus niet zo handig...

De vraag wordt dan gesteld: *Wilt u het wachtwoord (pincode) bewaren?*

Deze vraag moet je alleen maar met **NEE / NOOIT** beantwoorden.

Indien JA wordt aangegeven, geef je tevens toestemming om de pincode op te slaan

APK-Goedkeuring Melden

Kenteken:	00XXX0
Meldcode:	1234
Erkenning:	APK-licht <input checked="" type="radio"/>
Tellerstand:	<input checked="" type="radio"/> Tellerstand <input type="radio"/> Geen teller
Pasnummer:	555555
Pincode:	****

Wachtwoord opslaan?

en daarmee ontstaat de mogelijkheid tot het onbevoegd gebruiken van de pincode. Bij een periodiek controlebezoek en een steekproef wordt gekeken naar deze werkwijze en dit kan leiden tot een sanctie.

## Parkeerrem op een tussenas

Bij sommige (permanent) vierwielangedreven voertuigen, is de parkeerrem op de tussenas (tussen voor- en achteras) gemonteerd. Hierbij geven fabrikanten soms aan dat zo'n parkeerrem nooit rijdend in werking mag worden gesteld. Dit is om schade aan de aandrijflijn te voorkomen. Dat kan problemen opleveren bij bijvoorbeeld een remmentest op een remtestinrichting. Kortom: heb je een degelijke constructie waarbij je de parkeerrem niet kunt controleren op een platen- of rollentestbank, dan moet je checken of de wielen blokkeren als de wielen vrij hangen. Hou bij dat laatste wel rekening met de werking van het differentieel en eventuele speling in de aandrijving. Een toelichting hierover is in de digitale regelgeving opgenomen.





EEN TROTSE GREET PRONK ACHTER HET STUUR VAN HAAR FELRODE MORRIS MINOR UIT 1969

## Aaibaar mobiel erfgoed

Greet Pronk (70) uit Den Haag en haar man Bert hebben een hart voor oldtimers. Want de rode rakker op de foto, een Morris Minor uit 1969, is niet alleen. In hun garage staat ook nog een Mercedes-Benz 280C (W123) uit 1980. "Maar de Morris Minor is van mij," vertelt Greet. "Toen ik nog werkte, gebruikte ik de auto bijna dagelijks. Nu alleen nog voor leuke ritjes of events met de Morris Minor Club," vertelt de voormalige verpleegkundige. Greet importeerde de auto 25 jaar geleden als wrak uit Denemarken. "Later hebben we geïnvesteerd in een grondige restauratie die we in Hongarije hebben laten uitvoeren. En kijk eens hoe leuk hij er nu bij staat. Ik vind hem zo aaibaar. En leuk om in te rijden. Niet voor naar Zuid-Frankrijk, maar voor leuke

ritjes in de buurt." Bij de pomp gaat er gewoon euro loodvrij in. En hoewel de Morris Minor heus zijn mankementen en nukken heeft, zoals het een Engels kwaliteitsproduct op leeftijd betaamt, staat de auto erbij als om door een ringetje te halen. Twee dagen voor deze fotoshoot kreeg de Morris Minor zijn allerlaatste APK. Zoals altijd bij de vaste garage van de Pronks, Stand By in Den Hoorn. Ze komen daar al jaren. De Minor is 50+, dus is volgens de nieuwe regels niet meer APK-plichtig. Maar: "Oldtimerbezitters zijn heel zuinig op hun auto. Elk jaar laten we de auto twee keer nakijken. Hij moet gewoon goed en veilig zijn. Dan is de APK feitelijk een formaliteit en een bevestiging van de puike staat van de auto." En weg rijdt ze weer.