



APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 112 - MAART 2026

A female mechanic with blonde hair tied back, wearing a blue work shirt, is working on the undercarriage of a car. She is looking upwards with a focused expression, holding a large metal component with both hands. The background shows a workshop environment with various tools and equipment.

**‘Het mooiste is dat je
bijdraagt aan veiligheid’**

KEURMEESTER NATHASJA BEENTJE: AUTOBEDRIJF NATHASJA IN BUSSUM

Basiserkenning en VOG

VERNIEUWD STELSEL
DIT IS ER VERANDERD - PAGINA 5

Keurmeester en steekproefcontroleur

‘WE DOEN HET ALLEBEI
VOOR VEILIGHEID OP DE WEG’
DUBBELINTERVIEW - PAGINA 8

Bult of deuk in de bandwang

GOED- OF AFKEUR?
DIT IS HET VERSCHIL - PAGINA 10

Nieuw stelsel is gezamenlijk resultaat



Robert de Bruin
Projectleider Modernisering
Erkenningstelsel

De afgelopen jaren hebben we hard gewerkt aan de modernisering van het erkenningstelsel. Een belangrijk traject dat misschien niet altijd zichtbaar was, maar dat wel grote invloed heeft op hoe we met de voertuigbranche samenwerken. Op 1 januari is het vernieuwde stelsel in gebruik genomen. Bij de RDW kijken we met trots terug op wat we samen hebben gerealiseerd: het vernieuwde erkenningstelsel is eenvoudiger, duidelijker en beter voorbereid op de toekomst, met behoud van veiligheid en betrouwbaarheid van ons werk. Specifiek voor de APK-erkenningen valt de impact mee, maar voor bijvoorbeeld de erkenningen Tenaamstellen, Bedrijfsvoorraad, Inschrijven met en zonder onderzoek, Export en Demontage was er veel ruimte voor verbetering. Ook is een Basiserkenning noodzakelijk met algemene eisen en voorwaarden waar alle erkenninghouders aan moeten voldoen. Zo kan de RDW beter toezicht houden en handhaven.

Erkenninghouders en branche-organisaties hebben actief meegedacht, getest en feedback gegeven. Natuurlijk kun je niet iedereen tevredenstellen, maar samen zijn dit grote stappen vooruit. Het is een gezamenlijke prestatie en er ligt een stevige basis voor de toekomst, waarin we graag samen blijven optrekken.

Vragen?

- Over de inhoud van deze *APK-keurmeester*? RDW Klantenservice 088 008 74 77 (werkdagen 8.00-17.00 uur).
- Over het afmeldsysteem? Bel je eigen communicatieprovider.
- Over je 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

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



Autobedrijf Nathasja in Bussum draait al 20 jaar op het enthousiasme van eigenaresse Nathasja Beentje. Dat enthousiasme maakte haar monteur, zelfstandig ondernemer en APK-keurmeester. En met iedere keuring maakt ze de weg een stukje veiliger, dat wakkert Nathasja's enthousiasme alleen maar verder aan.



Nathasja Beentje
Autobedrijf Nathasja B.V.

Je bedrijf bestaat dit jaar 20 jaar, gefeliciteerd!

“Ja, de tijd is voorbijgevlogen! Ik werkte destijds als monteur bij een garagebedrijf, zag een pandje leegstaan en heb dat in een opwelling gehuurd. Ik begon in m'n eentje en inmiddels heb ik acht hefbruggen, vijf teamleden en honderden klanten. Bijna per ongeluk ben ik zo hard gegroeid. En dat allemaal omdat ik niet zo goed was op school en liever met mijn handen werkte.”

Ben je ook al zo lang APK-keurmeester? En is dat ook nog steeds leuk?

“Al veel langer, want het APK-examen was in mijn tijd onderdeel van de opleiding tot eerste monteur. Ik haalde mijn papieren al in 1998. Keuren vind ik op zichzelf niet zo spannend, want je controleert altijd hetzelfde. Het vak is ingewikkelder geworden doordat auto's steeds gecompliceerder worden. Dat vind ik niet altijd leuk. Bovendien staan je klanten niet altijd stil bij de investeringen die je als ondernemer moet doen om überhaupt te mogen keuren. Het mooiste van de APK is

dat je ermee bijdraagt aan de veiligheid. Dat vind ik wél heel waardevol. Eerlijk gezegd vind ik veiligheid belangrijker dan geld verdienen.”

Wat mooi dat je daar je plezier uithaalt!

“Ja, dat zit gewoon in me, denk ik. Ik hou niet van kostbare vakanties of dure auto's voor de deur. Ik vind het fijner om te weten dat ik mijn klanten veilig houd, dan dat ik meer verdien. Ik vind het ook belangrijk om me in te spannen om autorijden zo betaalbaar mogelijk te houden voor onze klanten. Gelukkig ben ik gezegend met klanten die ons vertrouwen. Vaak vinden ze het niet eens nodig dat we ze bellen en varen ze blind op ons oordeel. Maar ik ben altijd eerlijk, ik bel altijd en laat klanten altijd zien wat het probleem is. Ik denk dat het één van de redenen is dat we al 20 jaar kunnen rekenen op trouwe klanten. We hebben er zoveel, ik heb echt geboft.”

Je hebt dus al 20 jaar de mooiste baan ter wereld?

“Ik ga elke dag met plezier naar mijn werk

en geniet van de klanten en de mensen die ik in mijn bedrijf om me heen heb. Evengoed is het soms best zwaar werk. Auto's worden steeds zwaarder, bij de APK zie ik dat aan veel afgesleten banden en gebroken veren. En ik moet zeggen: als vrouw is het soms best hard werken als je weer eens een draagarm of zo'n loodzware band van zo'n groot elektrisch aangedreven voertuig moet verwisselen. Het mag van mij best wat lichter allemaal.”

Zeg je nou dat dit geen vak voor vrouwen is?

“Integendeel! Maar voor een vrouw is dit vak niet zo vanzelfsprekend als voor een man. Dus als ze ervoor kiest, kiest ze het met hart en ziel, met alle motivatie om te leren en hard te werken. En het is een prachtig vak. Binnenkort moet ik weer APK-bevoegdheidsverlenging doen. Ik hoop dat ze niet weer 'de heer Beentje' binnenroepen; en ik ga er alles aan doen om een foutloze prestatie neer te zetten!”

Afkeur bij doorgeroeste wielgeleidingselementen (draagarm)



Een wielgeleidingselement is onderdeel van de wielophanging. Het houdt het wiel op de juiste plek terwijl het goed kan

bewegen. Soms zit er ook een veerschotel op gemonteerd, waar de veer op rust. Dit onderdeel draagt het gewicht van de auto en/of vangt krachten op tijdens het rijden. Als het verzwakt of doorgeroest is, kan het vervormen of zelfs breken. Dat is gevaarlijk en beïnvloedt het weggedrag van het voertuig: het wiel kan scheef komen te staan of zelfs loskomen.

Wat zegt de APK-regelgeving?

Volgens de regelgeving mag een draagarm niet zodanig door corrosie zijn aangetast, dat deze is doorgeroest.

- Als de rand is afgebrokkeld, betekent dit dat de draagarm doorgeroest is, want het materiaal is volledig verdwenen.
- Een doorgeroeste draagarm is onveilig en moet worden afgekeurd.
- Een doorgeroeste draagarm mag je niet repareren en moet je vervangen.

Tijdens de keuring controleer je op roest, de bevestiging, scheuren en breuken die de sterkte kunnen aantasten. Je kunt gebruikmaken van een bolkophamer om de ernst van de roestschade te beoordelen.

Wijzigingen in de regelgeving

Met het vernieuwde erkenningstelsel zijn er ook enkele aanpassingen gedaan in de APK-regelgeving. Deze gaan vooral over de erkenningseisen. Hier de belangrijkste punten.

Algemeen en administratieve procedures

- Verwijzingen naar artikelen en artikelnummers zijn aangepast.

Regeling erkenningen wegverkeer

- Het tabblad 'Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK' heet nu 'Regeling erkenningen wegverkeer'.
- De meeste teksten zijn hetzelfde gebleven. Wel zijn er artikelnummers veranderd.
- Sommige teksten staan op een andere plaats. Ook zijn ze soms anders beschreven.

Besluit erkenningen wegverkeer

- Dit nieuwe hoofdstuk gaat over hoe een erkenning wordt afgegeven.
- Ook staat erin hoe de RDW toezicht houdt en kan handhaven.

Bijlage Wegenverkeerswet 1994

- De APK-erkenning valt nu onder de Basiserkenning.
- In de Bijlage Wegenverkeerswet 1994 staat wat dit betekent voor je APK-erkenning.

Cusumregelingen

- Deze zijn aangepast aan de nieuwe regelgeving.
- De cusum zelf is niet veranderd.

Let op deze zaken

Controleer je erkenningen

Kijk in 'Mijn RDW Zakelijk' welke erkenningen je hebt en of je bedrijfsgegevens kloppen. Zorg dat je contactgegevens en het correspondentieadres actueel zijn. Dan ontvang je belangrijke informatie altijd op tijd en op het juiste adres.

Meer over het steekproefpercentage

Het steekproefpercentage voor APK2 verandert in de wet van 3% naar 2,7%. In de praktijk verandert er niets. Deze aanpassing geeft de RDW ruimte om meer toezicht te houden bij de bedrijven waar dat nodig is. Bij deze bedrijven zal het steekproefpercentage juist hoger worden.

Nieuwe manier van inloggen

APK-keurmeesters, LPG-technici en tachograaftechnici gebruiken nu nog een pasnummer en pincode om in te loggen. Dit wordt vervangen door een nieuwe veilige manier van inloggen. In de loop van dit jaar volgt hierover meer informatie.

Toezichtbeleid erkenninghouders, keurmeesters en technici RDW

De RDW controleert of bedrijven met een erkenning zich aan regels houden. Onze toezichthouders, zoals steekproef-

controleurs en toezichthouders Bedrijven, voeren die controles uit. Het vernieuwde erkenningstelsel betekent ook een

vernieuwde aanpak voor toezicht en handhaving. We hebben nieuwe manieren om te handelen als iemand iets doet wat niet mag (overtreding).

Het toezichtbeleid is aangepast en heeft een nieuwe naam gekregen: 'Toezichtbeleid erkenninghouders, keurmeesters en technici RDW'. Je kunt het ook vinden op de website van de RDW. Het is anders opgebouwd dan je gewend bent. Lees daarom het Toezichtbeleid goed.

De volgende documenten kunnen je helpen om aan onze eisen te voldoen:

- De Informatiemap voor de voertuigbranche.
- De Toelichting inrichting keuringsruimte, werkplaats en apparaat.



Scan de QR-code



Basiserkenning en VOG

Had je eind 2025 al een RDW-erkenning? Dan heb je automatisch ook de Basiserkenning. Daarvoor is op termijn wel een VOG nodig. Je hoeft nu niks te doen, je hoort vóór eind 2028 van de RDW wanneer je die moet aanleveren. Je krijgt dan tien weken de tijd om de VOG aan te vragen en aan te leveren. Een VOG is drie jaar geldig, daarna volgt opnieuw een verzoek. Kan er geen VOG worden afgegeven? Dan vervalt je Basiserkenning en vervallen daarmee je onderliggende erkenningen. Zodra je weer voldoet aan de eisen, kun je opnieuw een aanvraag doen.

Bij de beoordeling van een VOG-aanvraag kijkt Justis (Ministerie van Justitie en Veiligheid) of je strafbare feiten op

je naam hebt staan die het afgeven van een Basiserkenning in de weg staan. Bepaalde bevoegdheden (APK-keurmeester, LPG-technicus, tachograaftechnicus) blijven buiten de Basiserkenning.



Kofferbak alleen nog van binnenuit te openen: **moet je dit afkeuren?**

De eisen die van toepassing zijn voor deuren gelden niet voor een kofferdeksel. Volgens de regelgeving (artikel 5.*.41: 'Deuren, motorkap en kofferdeksel') gelden de eisen voor van binnen én van

buiten openen alleen voor deuren die toegang geven tot de personenruimte. Een achterklep of kofferdeksel wordt niet als deur gezien.

De motorkap en kofferdeksel

Voor de motorkap en de kofferdeksel gelden de volgende eisen:

- Het slot en de scharnieren moeten zorgen voor een goede sluiting.
- Tijdens de keuring wordt visueel gecontroleerd: de motorkap en de kofferdeksel worden geopend en gesloten om te kijken of ze correct sluiten.

Wat betekent dit in de praktijk?

Een kofferdeksel die alleen van binnenuit kan worden geopend, voldoet aan de eisen, mits:

- Het slot goed werkt en stevig sluit.
- De scharnieren in orde zijn, zonder ernstige roest of slijtage.
- De sluiting betrouwbaar is bij openen en sluiten.

Je mag een voertuig dus gewoon goedkeuren als de kofferdeksel alleen van binnenuit te openen is, zolang de kofferdeksel maar goed sluit en de scharnieren goed zijn.



Assisteren van de RDW-steekproefcontroleur

Volgens de regelgeving wordt elke APK door de keurmeester uitgevoerd en gebeurt dit eerlijk en volgens de regels. Het is dan ook belangrijk dat de keurmeester die de keuring heeft uitgevoerd en afgemeld, zelf assistentie verleent bij de steekproef. Assistentie

betekent: helpen bij handelingen die de steekproefcontroleur aangeeft, zoals metingen of controles waarbij iemand het voertuig of de apparatuur moet bedienen. Bijvoorbeeld: de hefinrichting bedienen en het voertuig op de juiste wijze opkrikken of het voertuig bij de remtestbank zetten

zodat de steekproefcontroleur de remtest kan uitvoeren.

Waarom de RDW deze eis stelt

- Veiligheid voorop: als keurmeester weet je hoe je de apparatuur veilig gebruikt en het voertuig op een verantwoorde manier mag en kunt opkrikken.
- De steekproefcontroleur moet kunnen beoordelen of de juiste apparatuur is gebruikt en de keuring op de juiste manier is uitgevoerd.
- Binnen 15 minuten moet het technische deel van de keuring gestart kunnen worden. Deze tijd is niet bedoeld om andere werkzaamheden af te ronden.
- Samenwerking zorgt voor kennisdeling wat de kwaliteit ten goede komt.

Als een keurmeester geen assistentie verleent, kan de steekproef niet worden uitgevoerd. Dit heeft gevolgen voor de keurmeester, de erkenninghouder en de voertuigeigenaar. Een van die gevolgen is dat de goedkeuring van het voertuig wordt ingetrokken.



Afschermen van verlichting

Bij de APK kijken we niet alleen naar de **verplichte verlichting**, maar ook naar alle **extra toegestane verlichting op het voertuig**. Alles wat op het voertuig aanwezig is, moet worden beoordeeld en aan de eisen voldoen. Dit geldt ook voor **niet-verplichte lampen, zoals extra werkampen of overige verlichting**.

Niet toegestane verlichting

Soms zien we voertuigen met lampen of retroreflectoren die niet in alle gevallen zijn toegestaan. Voorbeelden:

- Extra blauwe of rode lampen (alleen voor hulpdiensten).
- Extra lampen of retroreflectoren.
- Knipperende lampen die niet bij de richtingaanwijzers horen.
- Lampen die verblinden of verkeerd zijn gemonteerd.

Afplakken niet toegestaan

Het afplakken of afschermen van verlichting om aan de eisen te voldoen en goed te kunnen keuren, is niet toegestaan! De eigenaar/houder of de keurmeester moet de verlichting die niet aan de APK-eisen kan voldoen verwijderen of deze moet apart geschakeld zijn zodat het niet



Vier van de vijf lampjes zijn afgeschermd. Het afschermen/afplakken van verlichting is niet toegestaan. Tijdens de keuring moet je dit verwijderen en vervolgens beoordelen.

gelijktijdig werkt met de verplichte of toegestane verlichting. Pas daarna mag de verlichting worden beoordeeld. Als een lamp op het voertuig zit en werkt, moet

deze voldoen aan de eisen of apart geschakeld zijn zodat ze niet gelijktijdig werken met verplichte en toegestane verlichting.

Praktische tips

- Controleer alle verlichting, ook de extra lampen en niet toegestane verlichting.
- Afplakken of afschermen is geen oplossing om aan de eisen te voldoen.
- Kijk of het mogelijk is om **niet toegestane** verlichting uit te schakelen met een aparte schakelaar.
- Bij twijfel: raadpleeg het online handboek.

Keur een voertuig in de gebruiksstand



Moderne voertuigen zitten vol systemen die alleen werken als de auto in de normale gebruiksstand staat. Staat iets anders ingesteld of open, dan lijkt er soms sprake van een storing terwijl er niks aan de hand is.

Voorbeelden:

- **ADAS-lampjes** (zoals noodremassistentie) branden als de gordel niet vastzit.
- **Ruitensproeiers of -wissers** doen het niet als de motorkap ontgrendeld of geopend is.

Dat kan voor verwarring zorgen. Je ziet een lampje branden of een functie werkt niet, en je denkt dat er een storing is, maar dat is niet het geval.

Check dus altijd eerst of het voertuig in de juiste gebruiksstand staat, voordat je de keuringsaspecten beoordeelt.

Waarom is dit belangrijk voor de APK?

- Je voorkomt dat je onterecht goed- of afkeurt door een schijnbare storing.
- Je voorkomt dat je onnodig een adviespunt of reparatieadvies registreert.

Keurmeester Robert Roxs en RDW-steekproefcontroleur Frankie van den Broek

‘Uiteindelijk hebben wij hetzelfde doel voor ogen’



Keurmeester Robert Roxs (links) in gesprek met RDW-steekproefcontroleur Frankie van den Broek.

Ze hebben allebei heel veel ervaring. Toch zijn ze het echt niet altijd eens. In uiterste gevallen moet er zelfs een onafhankelijke derde aan te pas komen. Maar uiteindelijk werken RDW-steekproefcontroleur Frankie van den Broek en APK-keurmeester Robert Roxs met hetzelfde doel: “Het gaat erom dat we veilige auto’s op de weg zetten.”

Voordat we de diepte in gaan: wie zijn de mannen achter beide functies?

Robert: “Mijn naam is Robert Roxs van Roxs Auto’s in Eindhoven. Ik ben de derde generatie in ons familiebedrijf en al monteur sinds mijn zestiende. Mijn opa Harry begon het bedrijf, mijn vader Albert nam het over en nu sta ik aan het roer, samen met mijn broer Alex. Ik ben letterlijk opgegroeid tussen de auto’s en heb nooit ergens anders gewerkt. We zijn een

universeel autobedrijf, dus we werken aan alle merken. Naast het ondernemerschap keur ik zelf ook nog volop; jaarlijks doen wij zo’n 900 APK’s. Het leuke is dat ik ook generaties klanten zie; gezinnen die hier al jaren komen.”

Frankie: “En ik ben Frankie van den Broek, sinds 2021 steekproefcontroleur bij de RDW. Daarvoor werkte ik 21 jaar bij diverse merken in de werkplaats en als APK-keurmeester.

Ik ken de praktijk dus door en door en weet precies wat er speelt op de werkvloer. Gemiddeld voer ik zo’n negen steekproeven uit op een dag. Ik zeg altijd: ik ben niet heilig. Ik heb vroeger als keurmeester ook fouten gemaakt en steekproeven gehad die niet goed waren. Die ervaring neem ik nu mee in mijn huidige baan.”

Keurmeester en controleur worden vaak gezien als ‘water en vuur’. Hoe ervaren jullie dit in de praktijk?

Frankie: “Men denkt inderdaad vaak dat wij lijnrecht tegenover elkaar staan. De praktijk laat gelukkig een heel ander beeld zien. Ik kom hier bij Robert bijvoorbeeld bijna binnen als een oude bekende. Zo vraag ik Robert hoe het met zijn vader van 94 jaar gaat, of hoe zijn vakantie in de Ardennen was. Dat menselijke aspect vind ik écht belangrijk aan mijn werk. En natuurlijk toetsen we aan de APK-eisen, maar we behandelen elkaar met wederzijds respect. Ik zeg altijd: ik kom hier niet voor de auto in kwestie, ik kom om Roberts werk te controleren.”

Robert: “Kijk, uiteindelijk hebben we hetzelfde doel voor ogen: een veilige auto op de weg zetten. Frankie staat in mijn ogen niet boven mij, maar naast mij. Hij controleert natuurlijk mijn werk, maar we spreken dezelfde taal. Frankie komt zelf uit de praktijk, hij heeft veel ervaring als keurmeester en dat merk je aan alles. Als

hij iets ziet wat ik over het hoofd heb gezien, dan ben ik daar eigenlijk alleen maar blij mee. Ik wil immers ook niet dat er een onveilige auto de weg op gaat.”

Frankie, jij controleert het werk van Robert en je ziet slechts een paar procent van de gekeurde auto’s. Hoe zorg je dat het niveau hoog blijft?

“Ik zie inderdaad maar bijna 3% van de auto’s, de rest niet. Daarom probeer ik mijn bezoeken ook educatief te maken. Als ik bij een bepaald merk een veelvoorkomend gebrek zie, bijvoorbeeld bij een merk

waarbij de tankvulhals vaak rot is achter een rubber, dan wijs ik Robert daar graag op. Zo leer je en blijf je leren van elkaar.”

Keurmeesters vrezen vaak de ‘Misser Top 10’, zoals beschadigde banden of gebroken veren. Hebben jullie tips om die te voorkomen?

Frankie: “Mijn belangrijkste advies: schrijf alles direct op. Als je een beschadigde band of een missende reflector ziet, noteer het meteen. Denk niet: ‘dat doe ik straks wel’, want dan vergeet je het geheel. Daarnaast hamer ik op een vaste routine. Loop altijd hetzelfde rondje om de auto. Begin bijvoorbeeld linksvoor en werk je ronde af. Als je die structuur vasthoudt, maak je minder snel fouten door afleiding of telefoontjes.”

Robert: “Dat herken ik. Soms focus je zo hard op een ingewikkeld probleem, dat je de simpele dingen dreigt te missen. Je bent dan zo druk met een complexe reparatie dat je bijvoorbeeld een gescheurde stuurhuishoes over het hoofd ziet. Door zo’n routine te volgen zoals Frankie schetst, en je niet te laten afleiden door de telefoon, voorkom je dit soort slordigheden.”

‘Soms zegt een keurmeester eerlijk: ‘Ik ben blij dat je het zag’”

Toch zijn jullie het vast niet altijd eens. Wat gebeurt er als er discussie ontstaat over een afkeerpunt?

Frankie: “Heel simpel. Dan gaan we eerst het gesprek aan. Omdat ik zelf uit de praktijk kom, begrijp ik Roberts redenering vaak goed. Soms heeft hij een interpretatie die, hoewel niet letterlijk uit het boekje, technisch wel hout snijdt. Maar als we er echt niet uitkomen, gaat het proces ‘in bezwaar’ van start. Dan maak ik een steekproefcontrole rapport op in mijn systeem en bel ik de planning. Er komt dan een onafhankelijke Toezichthouder Bedrijven van de RDW naar de garage die het keuringsaspect opnieuw beoordeelt waarover we van inzicht verschillen.”

Robert: “Maar dat wil je liever voorkomen. Zo’n procedure kost veel tijd; je bent zo tweeënhalve uur verder waarin je niets anders kunt doen en moet wachten. Die Toezichthouder Bedrijven moet soms van ver komen. Gelukkig gebeurt het maar hoogstzelden. Als Frankie uitlegt waarom iets niet mag, of ik leg uit waarom ik iets goedgekeurde, dan komen we er altijd samen wel uit zonder die officiële procedure.”

Tot slot, wanneer gaan jullie met een goed gevoel naar huis?

Robert: “Als we het eens zijn over de beslissing. Of de auto nu wordt

goedgekeurd of afgekeurd, zolang we beiden achter het oordeel staan, is het goed.”

Frankie: “Precies. Of als ik een keurmeester heb kunnen wijzen op

een bepaald punt zodat er weer een veilige auto de weg op kan. Soms zegt een keurmeester eerlijk: ‘Ik ben blij dat je het zag, want ik had het echt gemist’. Daar doen we het voor: veiligheid op de weg. En zoals je hier ook hebt kunnen ervaren, met respect voor elkaar en zonder enige vorm van haat en nijd.”

Droogtescheuren: goedkeur of afkeur?

De APK-regelgeving is duidelijk: banden mogen geen beschadigingen vertonen waarbij het karkas zichtbaar is. Maar een band met 'droogtescheuren' betekent niet automatisch afkeur.

Wel droogtescheuren maar geen karkas zichtbaar is goedkeur.



Karkasdraden zichtbaar? Afkeur!

Veroudering en verdroging

Droogtescheuren in de band zijn vaak een teken van veroudering. Stilstand, fel zonlicht, ozon en rijden met te lage bandenspanning of overbelasting versnellen dat proces. Ook chemicaliën om banden te reinigen, kunnen schade veroorzaken. Zolang er geen karkasdraden zichtbaar zijn, is het niet noodzakelijk de band te vervangen voor de APK.

Afkeur bij schade

Controleer de gehele band op bandschades. Zijn de koordlagen van het karkas zichtbaar? Dan is het direct afkeur.

Bult of deuk in de wang: goedkeur of afkeur?

Wat zegt de regelgeving?

Een bult in de wang is altijd foute boel. Bij de APK mag een band geen uitstulping (bult) hebben. Een bult betekent dat de draden in het karkas (het sterke binnenste van de band) kapot zijn, een zogeheten karkasbreuk. Dit is gevaarlijk, want de band kan klappen. Een band met een bult moet worden afgekeurd.

En hoe zit het met een deuk?

Soms zie je een deuk in de wang van een band. Dat lijkt misschien ook een probleem, maar dat is het niet. Een deuk is meestal een aanhechtingsplek waar de lagen van de band overlappen. Dit hoort bij het maken van de band en is juist extra sterk. Een deuk is dus geen reden voor afkeur.



Hoe herken je het verschil?

Kijk goed naar de uiterlijke kenmerken van de vervorming.

- Bult: naar buiten, meestal aan één kant > afkeuren
- Deuk: naar binnen, vaak aan beide kanten > goedkeuren

Hoe ontstaat een bult?

Meestal door een inrijding of harde stoot, bijvoorbeeld:

- Tegen een stoeprand rijden.
- Door een groot gat in de weg rijden.

Door die klap breken de draden in de band. De lucht drukt dan naar buiten en maakt een bult.

Controleer altijd beide wangen van de band als het voertuig op een brug of boven een inspectieput staat.



Verweerde of doffe dimlichtglazen: wanneer afkeuren?

Naarmate een voertuig ouder wordt, slijten ook de verlichtingsunits. Bij de APK zie je regelmatig verweerde of doffe dimlichtglazen. Dit kan voor verstrooiing van het lichtbeeld zorgen. Dit kan andere weggebruikers verblinden, maar er ook toe leiden dat de bestuurder zelf minder ziet. Verweerde of doffe dimlichtglazen hoeven niet direct tot een afkeur te leiden. Pas wanneer het lichtbeeld, de symmetrie links/rechts of de werking van de verlichting negatief wordt beïnvloed, moet je het voertuig afkeuren.



Volgens artikel 5.*.55 'Werking en toestand verplichte lichten en retroreflectoren', lid 4 geldt het volgende: "De glazen van de lichtarmaturen mogen niet zodanig zijn beschadigd, gerepareerd of bewerkt dat de lichtopbrengst, het lichtbeeld of de functie nadelig worden beïnvloed."

Naast het lichtbeeld is de afstelling van belang. De dimlichten moeten goed zijn afgesteld. Als de lichtopbrengst, het lichtbeeld of de functie nadelig wordt beïnvloed, kijk dan naar de aanvullende permanente eisen.

Ontwikkelingen

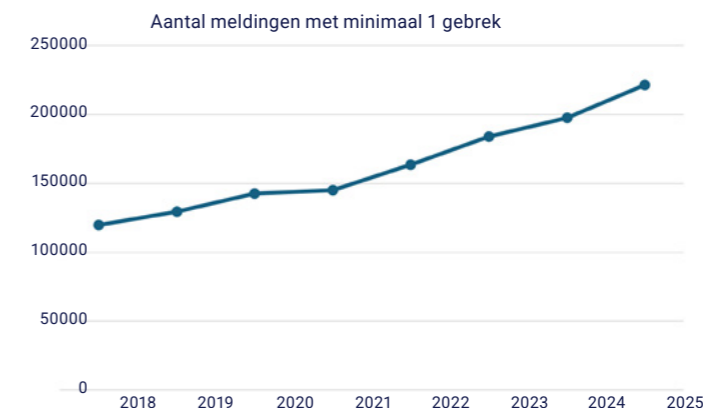
In de praktijk zien we dat deze aspecten steeds vaker worden opgegeven bij het afmelden (zie grafiek). Dat betekent niet alleen dat deze gebreken vaker voorkomen, maar ook dat er meer aandacht is voor een juiste beoordeling van de verlichting en de noodzakelijke reparaties. Deze ontwikkeling is positief: het zorgt voor een betere kwaliteit van de keuringen en verhoogt de verkeersveiligheid.



Keuringsaspecten bij afmelding van voertuigen

In de keuringsaspectenlijst staan verschillende opties die je kunt selecteren bij het afmelden van een voertuig. Hieronder een aantal relevante aspecten met betrekking tot dim- en grootlicht:

- Dim-/grootlicht; glas van lichtarmatuur ernstig beschadigd of verwijderd (artikel 5.*.55).
- Dim-/grootlicht; glas gerepareerd of bewerkt (artikel 5.*.55).
- Licht-donkerscheiding dimlicht onduidelijk (artikel 5.*.56).
- Lichtbeeld dimlicht onjuist (artikel 5.*.56).



Noteer reparaties altijd bij het afmelden

Voer je tijdens de APK een reparatie uit? Meldt dat dan altijd bij het afmelden. In het algemeen geldt dat het belangrijk en verplicht is om alle afkeur- en reparatiepunten te melden. Zo kunnen wij in Nederland en Europa aantonen dat de APK nodig is.



Philip Potter kreeg de liefde voor de Honda NSX met de paplepel ingegoten.

‘Die motor horen janken, dat is zó mooi!’

“Mijn vader heeft in totaal drie Honda NSX’en gehad. Op dit moment heeft hij de laatste in handen die in Nederland nieuw werd verkocht, in prachtig oranje. Ik ben dus opgegroeid met de NSX, en in 2013 heb ik er zelf eentje gekocht. Gewoon, omdat het zo’n bijzondere auto is. Vanwege de link met Ayrton Senna die heeft geholpen bij de ontwikkeling, vanwege de aluminium monocoque, vanwege de titanium drijfstangen. Maar vooral vanwege de V6, die het tot 8.500 toeren schopt. Die motor horen janken, dat is zó mooi!”

“Mijn NSX wordt gekeurd door een bedrijf dat lekker rechtlijnig is: goed is goed en fout is fout. Daar hou ik van, omdat ik vind dat je als eigenaar moet zorgen dat je spullen in orde zijn. Ik werk als docent autotechniek, maar ik heb jarenlang in de werkplaats gestaan en was ook APK-keurmeester, dus ik onderhoud mijn NSX zelf. Als het gaat om de staat en veiligheid van mijn NSX, dan zit ik er bovenop!”

“Bij een McPherson-ophanging controleer je anders op speling op de fuseekogels dan bij een auto met dubbele draagarmen, zoals deze NSX. Toen ik ‘m net had, controleerde ik, puur op routine, op de verkeerde manier en zag ik een minimale speling over het hoofd. Daar werd ik later door de steekproefcontroleur op gewezen. Die steekproef was geen afstraffing, maar een leermoment. Precies zoals het hoort. Ik werd er terecht aan herinnerd dat je nooit alleen op routine moet varen.”

“Als één fuseekogel speling vertoont, dan vervang ik ze meteen alle vier, dat vind ik gewoon beter. Zo kijk ik ook naar banden. Als het profiel onder de drie millimeter komt, is dat zelfs nog geen adviespunt, maar dan denk ik al na over vervanging. Met dit vermogen heb je namelijk merkbaar minder grip bij zo’n profieldiepte. Misschien zou dat een goede aanvulling zijn voor de APK-eisen voor sportwagens.”