Kwaliteit APK-keuringen moet omhoog

Cusum-systeem in de steigers

Niet alleen auto's worden APK gekeurd om een minimum niveau aan verkeersveiligheid en uitlaatgaskwaliteit te garanderen. Met steekproeven wordt ook de keurmeester gekeurd, om bij de APK een bepaald kwaliteitsniveau zeker te stellen. Een systeem van bonus- en strafpunten is hierbij de stok achter de deur. Dit cusum-systeem moet voor de vereiste keuringskwaliteit zorgen, maar slaagt hier onvoldoende in. Met welke aanpassingen kan dat beter?

Om de kwaliteit van APK-keuringen naar het door de overheid gewenste niveau te verhogen is een heel programma opgestart. Vier werkgroepen ontwikkelen adviezen aangaande toezicht, informatievoorziening, opleiden en toetsen van keurmeesters en erkenninghouders.

Meerdere malen al werden de cusum-systemen voor individuele keurmeesters en voor APK-erkenninghouders aangepast. Doel van de regelgeving is dat bij APK-keuringen niet meer dan 6,5 % missers voorkomen. In de praktijk blijkt dat het percentage missers een stuk hoger ligt. Dus er moet iets aan gedaan worden, maar hoe? Over die vraag buigen zich nu alle betrokken partijen, waaronder de RDW, die de steekproefcontroles uitvoert, BOVAG als ondernemersorganisatie, opleiders zoals Innovam, en de Vereniging ATC als stem uit de keurmeesterspraktijk.
Dit jaar komen de verschillende partijen met voorstellen voor aanpassing van de APK, waaruit volgend jaar projecten moeten komen voor gezamenlijke eindvoorstellen. Die kunnen dan gefaseerd worden ingevoerd, waarna vanaf 2014 een vernieuwde APK helemaal klaar moet zijn. Waarin het cusum-systeem overigens maar een van vele onderdelen vormt. Dat staat voor cumulative sum, een optelsysteem van bonus- en strafpunten om onder de maat presterende keurmeesters en keuringsstations te dwingen zich te verbeteren, of anders hun bevoegdheid in te trekken.

Hoe werkt het?
Officiële regelgeving is zelden in alledaags Nederlands gesteld, en lijkt alleen daardoor al moeilijk te begrijpen. Het cusum-systeem is ook geen

TEKST: PETER FOKKER, FOTO'S: JAN LIEFTINK

simpel rapportcijfer, waarbij iedereen zou snappen dat je bij een onvoldoende beter je best moet doen, of hetzelfde leerjaar zal moeten overdoen tot je wel een voldoende cijfer scoort. Eerder lijkt het cusum - systeem op een Duits puntenrijbewijs. Wie op een fout betrapt wordt scoort punten, wie er teveel verzamelt raakt zijn rijbewijs kwijt. De ernst van de fout bepaalt hoeveel punten je ervoor krijgt. Zowel met enkele grote fouten als met een serie kleine kun je het rijbewijs verliezen. Met een herexamen moet je het terugverdienen.

Helemaal zo scherp komt het niet bij het cusum-systeem, dat in eerste instantie bepaalt hoe vaak een keurmeester of APK-keurstation gecontroleerd zal worden. Dat is natuurlijk heel redelijk. Wie weinig fouten maakt hoeft niet zo vaak met een steekproef gecontroleerd te worden, wie veel fouten maakt krijgt meer controles totdat het weer beter gaat. Al blijft er wel de dreiging dat teveel of te ernstige fouten leiden tot intrekken of opschorten van de keuringsbevoegdheid, een procedure die zelf buiten het cusum-systeem valt.

Op het eerste gezicht lijkt de cusumregeling vooral over strafpunten te gaan, die op het moment van één tot drie tellen. Afhankelijk van de ernst van de misser, van een foutje dat ook in de administratieve afhandeling kan zitten, tot een fout waarbij een absoluut niet meer veilige auto toch werd goedgekeurd. Minder in het oog springt dat bij een herkeuring door de steekproefcontroleur 0,4 pluspunten cadeau worden gedaan. Op te vatten als een toegestane foutmarge, waarmee de keurmeester niet voor elk missertje met strafpunten blijft zitten. Met het 'bonuspunt' kan ook een al bestaande strafpuntenstand weer weggewerkt worden. Blijkt bij controle een APK-keuring foutloos te zijn geweest, dan verdient dat 0,4 pluspunten die afgetrokken mogen worden van eerder opgelopen strafpunten. Alleen bestaat een plusstand in het cusum-systeem niet, als beloning voor wie altijd keurig zijn plicht doet.

Weinig cusum-punten is minder controles

Weinig strafpunten opbouwen is zeker aantrekkelijk in verband met de klasse-indeling voor erkenninghouders, dus APK-controlebedrijven, in het cusum-systeem. Weinig of geen fouten bij controles levert het bedrijf plaatsing in de Compensatie klasse, met de laagste frequentie van steekproeven die zowel garagebedrijf als klant ongemak opleveren. Tweemaal zo vaak worden beginnende keuringsbedrijven gecontroleerd, in de Normaal klasse, tot ze daarbij bewijzen hun keuringen goed uit te voeren. Veel cusum-punten (7,5 of meer) leiden naar de Penalty klasse, en zesmaal zo vaak controle als in de C-klasse.

Dat wil je natuurlijk niet, vaak wachten op de steekproefcontroleur. En al die tijd staat een auto in het bedrijf en kun je niets doen. Behalve dan de klant bellen om te vertellen dat zijn auto toch pas aan het eind van de dag klaar kan zijn. Anderzijds biedt de hoge controlefrequentie een weg terug naar de N-klasse, als in de P-klasse na vijf herkeuringen de cusum-stand weer onder 7,5 punten is gekomen. De erkenninghouder krijgt in de N-klasse al een beginstand van 4,5 punten mee. Het bedrijf kan zich dus bij controles niet veel foutjes permitteren om minder dan 3 punten erbij te verzamelen. Eerder moet het bedrijf secuur keuren om die 4,5 punten met bonuspunten te reduceren naar 0, en daarmee in de C-klasse te komen. Voor keurmeesters is er geen C-klasse, alleen N of P. Ook zij worden met 7,5 of meer cusum-punten naar de P-klasse gezet. Waaruit ze weer naar N kunnen als ze met bonuspunten, door bij controle goed uitgevoerde keuringen, onder die stand van 7,5 komen. De frequentie van steekproeven geldt niet voor de keurmeester, alleen voor de erkenninghouder, dus het bedrijf waar de keurmeester werkt. Vandaar dat er geen C-klasse is voor keurmeesters, dat zou zinloos zijn. Het cusum-systeem voor keurmeesters draait alleen om intrekking van de keuringsbevoegdheid bij teveel fouten, dus teveel cusum-punten.

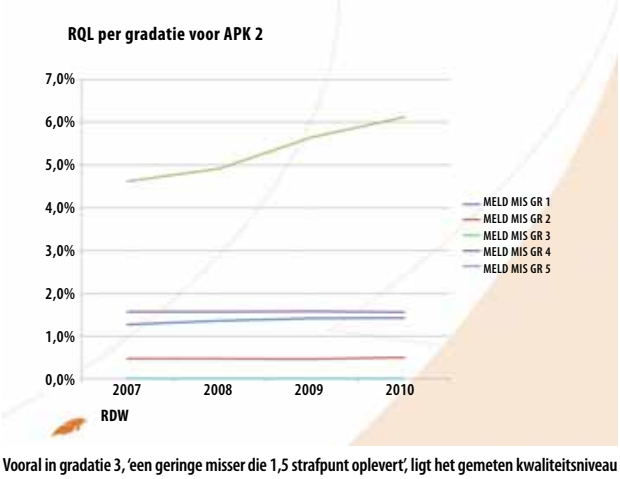
Verschil keurmeester en erkenninghouder

Nu wordt het toch wat ingewikkeld. Ook na het slagen voor de tweejaarlijkse toets voor de keuringsbevoegdheid komt de keurmeester steeds weer terug in de N-klasse. Daar begint hij dan met nul cusum-punten. Een erkenninghouder begint in de N-klasse met 4,5 punt. Maar voor beide geldt: wie bij goed gedrag uit de P-klasse terugkomt in N behoudt wel de laatste puntenstand die er in P was, dat kan dus elk getal onder 7,5 zijn.

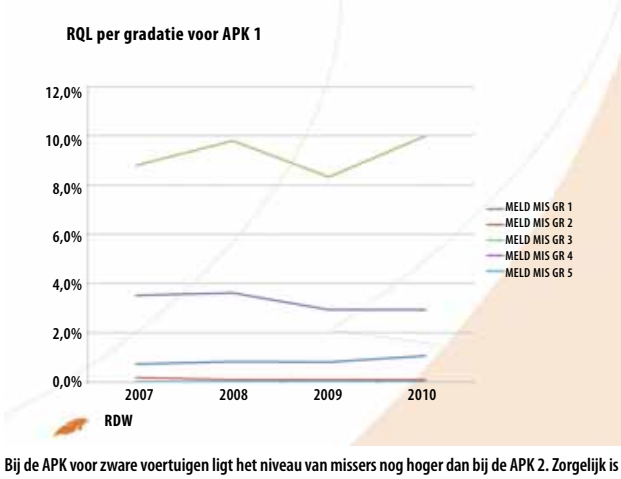
De keurmeester die op nul punten begint moet dus twee jaar, tot zijn volgende toets, zien dat hij in die tijd zeker minder dan 7,5 punten opbouwt. Een bedrijf met keuringserkenning begint met 4,5 punten en moet permanent de stand onder 7,5 zien te houden. Liever nog wil het bedrijf met bonuspunten door foutloze keuringen de beginstand van 4,5 afbouwen tot 0, om in de C-klasse met minder controles te belanden. De erkenninghouder krijgt evenveel punten als zijn keurmeester, zijn er meer keurmeesters dan tellen hun gezamenlijke scores voor het bedrijf.

Goede resultaten bij herkeuringen door de RDW-controleur zijn dus vooral voor het autobedrijf, de erkenninghouder, van groot belang. Als startpunt heeft de erkenninghouder maar 3 punten marge voordat 7,5 cusum-punten en de P-klasse worden bereikt. De keurmeester begint op 0 en mag dus tot 7,5 punten verzamelen, die weer wegvallen als hij na twee jaar zijn toets met goed gevolg aflegt. Het bedrijf heeft maar 3 punten marge, en wil bovendien zijn beginscore terugbrengen naar 0 om in de C-klasse te komen, die voor de keurmeester niet bestaat.

Daarnaast wordt het bedrijf strenger



Vooral in gradatie 3, 'een geringe misser die 1,5 strafpunt oplevert', ligt het gemeten kwaliteitsniveau te laag en wordt bovendien steeds minder. De totale kwaliteit wordt nu bepaald als optelsom van alle hier afgebeelde soorten missers.



Bij de APK voor zware voertuigen ligt het niveau van missers nog hoger dan bij de APK 2. Zorgelijk is helemaal dat gradatie 4, een ernstige misser met drie strafpunten, nogal hoog scoort.

De wens is om in de controle op het APK-kwaliteitsniveau meer te mikken op de technische controles. Bijvoorbeeld door 2 in plaats van 1,5 strafpunt toe te kennen voor een 'geringe misser' in die controle, waar nu een 'geringe milieumisser' even zwaar telt met 1,5 punt.

beoordeeld bij de klasse-indeling en voor eventuele intrekking van de keuringsbevoegdheid. Gelijk is alleen dat goedkeuren van een onveilige auto (fout gradatie 5), of bij één (her)keuring meer dan 9,6 strafpunten scoren, zowel voor keurmeester als bedrijf leiden tot intrekking. Dat overkomt het bedrijf ook als dit binnen 12 maanden driemaal in de P-klasse wordt gezet, of het bedrijf in de P-klasse bij volgende controles weer op teveel fouten wordt betrapt. De keurmeester raakt zijn bevoegdheid pas kwijt als hij 10 of meer cusum-punten opbouwt.

De statistieken spreken

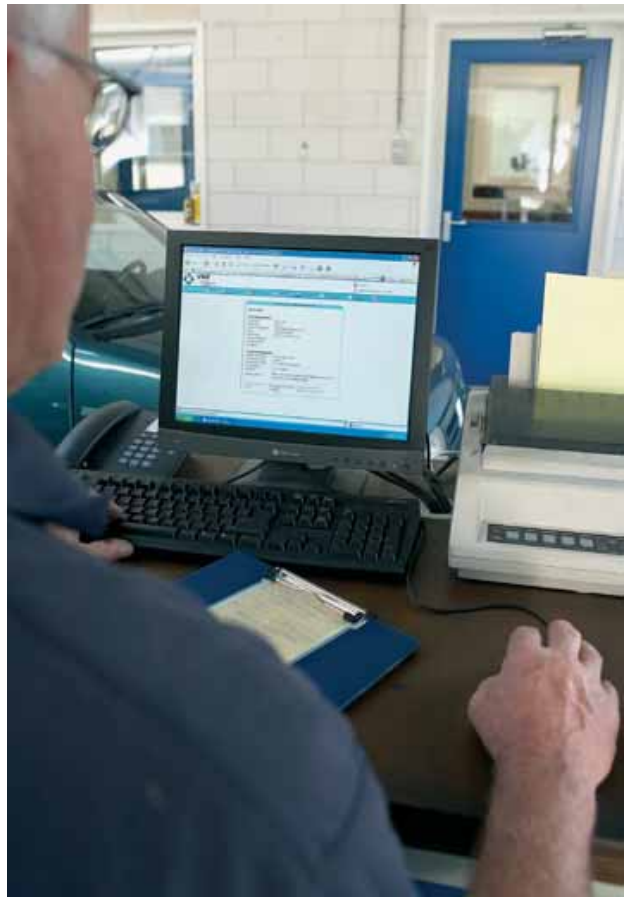
De RDW stelde dus vast dat bij hun controles teveel fouten aan het licht komen. Werd als doel 6,5 % gesteld, vorig jaar was de realiteit bij de 'zware' APK 1 met 12,84 % fouten veel hoger, en ook bij de APK 2 voor personen- en bestelwagens met 8,91 % onvoldoende. Bovendien loopt het aantal fouten jaar op jaar verder op.

Met nog meer steekproeven de controle opvoeren is geen optie, een vergroot leger inspecteurs om dat uit te voeren kost veel geld. Ook aan de kant van het autobedrijf, dat dan nog vaker zit met wachttijden en bezette werkplekken die geen omzet opleveren.

Hoe komen we eigenlijk aan die 6,5 % toegestane fouten, waarom mogen het er niet meer zijn? Dit brengt ons op het terrein van kwaliteitszorg, beheerst door statistieken en kansberekening. Voor systemen van kwaliteitscontrole in productie en diensten bestaan algemeen gebruikte aanwijzingen. Daaruit komt die 6,5 % acceptabele foutmarge voort. Een van de voorstellen voor herziening van het cusum-systeem is om daar voorlopig zeven procent van te maken, en op langere duur weer geleidelijk naar 6,5 procent terug te brengen. Maar alleen een wat lager kwaliteitsniveau toestaan lost het probleem niet op. Ook maximaal zeven procent missers wordt nu niet gehaald, en uiteindelijk blijft het doel toch 6,5 procent.

Daarnaast rekenden de statistici uit dat onder het huidige systeem een keurmeester die veel vaker dan bij 6,5 % van de keuringen kleinere missers scoort toch lang buiten de P-klasse kan blijven, dankzij de bonuspunten voor juiste keuringen.

Een overweging is of bij een erkenninghouder met teveel cusum-punten de erkenning even streng ingetrokken moet worden als bij keurmeesters die te veel punten verzamelen. Het bedrijf zou misschien eerst met voorwaardelijke intrekking moeten wegkomen.



Een moeilijke vraag is of veel auto's pas aan het eind van de dag afmelden wijst op een truc om de steekproeftoewijzing te manipuleren, of dat de gekeurde voertuigen gewoon eerst op die dag hersteld moesten worden.

Een ander voorstel werd doorgerekend, namelijk als de bonus van 0,4 naar 0,12 punten verminderd zou worden. Dan zou de regelmatig foutjes makende keurmeester al een stuk meer risico lopen op een P-klassering. Bedenk dat er geen honderd procent controle kan worden uitgevoerd. Maar een aantal procenten van alle afgemelde voertuigen wordt door steekproeven gecontroleerd. Een keurmeester die heel veel geluk heeft kan het treffen dat hij nogal eens fouten maakt maar toevallig net bij die keuringen zelden controle krijgt. Zodat hij dan toch niet in de P-klasse beland.

Mogelijk gaan de APK-inspecteurs ook wat meehelpen bij de arbeidsinspectie, nu de aparte dienst daarvoor per 2012 is opgeheven. (foto ANP)

Aangepast puntensysteem

Maar er speelt meer dan kansberekening om slordige keurmeesters tijdig met extra steekproeven aan te zetten om beter hun werk te doen. De centrale gedachte, begrijpen we van Geert Konings, adviseur APK bij RDW, is om de controles meer risicogeoriënteerd te maken. Dus vaker daar controleren waar veel fouten worden gemaakt, en daar waar de ernstigste technische fouten worden gevonden. Een methode daarvoor is verlaging van het bonuspunt.

Een bedrijf of keurmeester heeft dan minder kans gemaakte fouten weer weg te poetsen met een aantal foutloze keuringen, en zo scherpere controle te ontlopen. Met een lager bonuspunt wordt wisselende kwaliteit bestreden: wat slordiger keuren tot je betrapt wordt, en daarna een tijdje heel streng keuren tot de strafpuntenstand weer is verbeterd.

Aansluitend is er een voorstel om keurmeesters na hun tweejaarlijkse toetsing niet meer alles te vergeven wat eerder gebeurde. Ze zouden na de toets niet op nul punten terugvallen, maar twee bonuspunten verdienen om van een eventueel eerder opgebouwde cusum-stand af te trekken. Ook zouden extra strafpunten toegekend kunnen worden als een keurmeester binnen drie opeenvolgende steekproeven dezelfde misser herhaalt.

Anderzijds zouden keurmeester en erkenninghouder van start gaan in de C-klasse, dus met de laagste frequentie van steekproeven. Bij het opbouwen van strafpunten zou een toenemend percentage steekproeven toegewezen worden. Het bonuspunt bij herkeuringen zou wat verlaagd worden zodat het afbouwen van strafpunten langzamer gaat.

Nadruk op verkeersveiligheid

Nog een gedachte bij het controlesysteem voor de APK is dat het ooit begonnen was om de veiligheid op de weg te verhogen, door ondeugdelijke voertuigen te weren. Daarom zouden missers die gaan over de veiligheid van het voertuig zwaarder moeten wegen, in de meting van de kwaliteit bij APK-keuringen. Dat gebeurt nu niet, elke misser is er één. In de grafieken van de RDW zien we dat bij APK 1 en APK 2 vooral in 'gradatie 3' een te hoog percentage fouten wordt gemeten. Dat is een 'geringe misser' bij een afgekeurd voertuig. Momenteel telt dat bij de kwaliteitsbepaling even zwaar als een 'ernstige' of 'kritieke' misser.

Een idee is om voor elk type misser een toelaatbaar foutniveau te stellen. Zoals maar 1 % kritieke missers toestaan, en 5 % lichte missers. Met nog een verschil, dat bij de algemene kwaliteitsbepaling ook onderscheid gemaakt gaat worden in missers bij de feitelijke keuring van een voertuig, en missers in de voorafgaande procedure en administratie. De puntentelling is nu dat een gemist adviespunt of reparatieadvies 1 punt oplevert, een geringe milieumisser 1,5 punt, een geringe misser op technisch gebied ook 1,5 punt, een ernstige misser 3 punten en een kritieke misser ook 3 punten (maar ook intrekking van de bevoegdheid). Dit zou opgehoogd kunnen worden naar 2 punten voor een geringe technische misser en 8 punten voor een kritieke misser. Dus meer strafpunten voor zwaardere technische fouten, die dan weer veel minder snel gecompenseerd zouden worden door bonuspunten bij volgende controles op keuringen zonder fouten.

Bedrog met afmelding bestrijden

Het is de RDW ook niet ontgaan dat er weleens trucjes worden uitgehaald in een poging aan meer of minder steekproeven te komen. Een keurmeester mag maximaal vier voertuigen per zestig minuten afmelden. Niet onlogisch is dat het aantal afmeldingen zich toch ophoopt aan het eind van de werkdag. Voertuigen met gebreken worden gedurende de dag eerst hersteld en dan pas afgemeld. Maar het kan ook een trucje zijn.

Mogelijk worden zoveel mogelijk voertuigen tegelijk aan het eind van de dag afgemeld in de verwachting dat ze dan zeker niet allemaal een steekproef krijgen. Zodat foutjes bij een paar voertuigen onopgemerkt blijven. Of de hoop is dat veel afmeldingen juist meer kans op minstens één steekproef opleveren, op een moment dat keurmeester of bedrijf graag controle wil op foutloze keuringen om bonuspunten te verdienen die een riskante cusum-stand verminderen.

Om dit te bestrijden zou de RDW moeten bijhouden of bepaalde erkenninghouders een duidelijk patroon hebben in hun afmeldgedrag. In reactie zou die erkenninghouder dan een afmeldbeperking krijgen. Niet meer dan één afmelding per vijf minuten. Een keurmeester in de P-klasse zou een beperking kunnen krijgen dat hij geen vier maar drie auto's per zestig minuten mag afmelden, om te voorkomen dat die zou proberen door zijn afmeldgedrag steekproeven uit te lokken.

Nogmaals, alle genoemde mogelijkheden om het cusum-controlesysteem aan te passen zijn nog niet meer dan voorstellen. Pas volgend jaar wordt duidelijk welke daarvan door alle partijen gesteund worden. Zeer waarschijnlijk lijkt wel dat het cusum-systeem aanzienlijk verfijnd gaat worden. Want zeker is dat de kwaliteit van APK-keuringen omhoog moet. Daarvoor kunnen beter toegankelijke regels zorgen, door die regels online te zetten. Betere training kan helpen. Maar wel erg voor de hand ligt om ook het controlesysteem met cusum-punten en toewijzing van steekproeven aan te scherpen, dat juist als kwaliteitsgarantie moet dienen.