



APK**KEUR** MEESTER

NUMMER 108 - april 2025

'Rijden of sleutelen: dat is lastig kiezen'

MARCO PHILIPPO, VAN DOOREN TRANSPORT: CHAUFFEUR, MONTEUR EN APK-KEURMEESTER

Uitlezen van verbruiksgegevens

JUIST BEDOELD
VOOR KLANT
GOED GEREGELD - PAGINA 5

Nieuw APK-rapport

'DUIDELIJK EN
OVERZICHTELIJK'
DUBBELINTERVIEW - PAGINA 8

Misser top 10

WAT VALT OP BIJ
APK1 EN APK2?
APK SERVICE - PAGINA 10

RDW in beweging



MARTHE OUDEGA
DIVISIEMANAGER TOEZICHT
& BEOORDELING RDW

Even voorstellen. Ik ben Marthe Oudega, sinds deze maand de nieuwe divisiemanager Toezicht & Beoordeling (T&B). Nu Willem Rijnberg ermee is gestopt, neem ik het stokje van hem over. Ik werk nu 3,5 jaar bij de RDW in verschillende managementfuncties. Daarin was ik onder meer verantwoordelijk voor de controle op voertuigen met een verlopen APK-vervaldatum. Samen met de branche zorgen we dat de voertuigveiligheid hoog is en er wordt voldaan aan de milieueisen. In de afgelopen periode hebben jullie kennisgemaakt met de meldpauze en het vernieuwde APK-rapport. Ik ben heel blij met deze ontwikkelingen. Sinds januari ben ik bezig om bij T&B – en samen met onze partners in de branche – een goed beeld te krijgen wat er speelt en wat er nodig is. Er staan grote veranderingen op stapel, zoals het nieuwe MERK-erkenningstelsel en de herziening van de APK-richtlijn waarvan het eerste concept binnenkort wordt verwacht. Iedereen die ik spreek, is benieuwd wat er precies gaat veranderen en wat dat in de praktijk betekent. Juist omdat er zoveel ontwikkelingen op ons afkomen, vind ik het belangrijk om iedereen daarover op de juiste manier en op het juiste moment te informeren. Daarom is deze uitgave ook belangrijk. Ik wens je veel plezier bij het lezen.

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.



APK LICHTE
VOERTUIGEN



APK ZWARE
VOERTUIGEN



APK LANDBOUW-
VOERTUIGEN

Redactieadres:
RDW, afdeling Communicatie
Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer
www.rdw.nl
Basisontwerp: Kris Kras
Vormgeving, coverbeeld en contentrealisatie: iO Utrecht
Fotografie: Dennis van Loenhout, Mike Raanhuis, RDW

Niets uit deze uitgave mag zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de RDW in enige vorm worden overgenomen, verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt. Voor de precieze keuringseisen verwijzen wij naar de Regelgeving APK. Dit vakblad is hier digitaal te lezen: www.rdw.nl/over-rdw/actueel/vakblad-apk-keurmeester. *APK-keurmeester* wordt gemaakt in samenwerking met:



Maar liefst 130 jaar ervaring en een brede waaier aan talenten, waar vind je dat nog? In ieder geval in Hillegom, bij Van Dooren Transport. Marco Philippo is er chauffeur, monteur en APK-keurmeester tegelijk. ‘Seizoensarbeider’, noemt hij zichzelf.



MARCO PHILIPPO
VAN DOOREN
TRANSPORT

Met 40 trekkers, 50 trailers en 10 bakwagens is Van Dooren Transport een aanzienlijk bedrijf, met vestigingen in Hillegom, Breezand en Bergen. De historie van het familiebedrijf gaat terug naar 1895, het jaar waarin de eerste auto op Nederlandse wegen reed. Anno 2025 is Van Dooren Transport specialist in het transport van bloembollen, bloemen, planten, bomen en landbouwmachines. De RDW-erkende werkplaats van het bedrijf onderhoudt en keurt het eigen wagenpark en materieel, én dat van klanten. Marco Philippo (57) kent het bedrijf als geen ander.

Je bent een veelzijdig mens, of niet?
“Ik was hier vroeger chauffeur, maar heb techniek altijd al mooi gevonden. Ik heb een aantal jaren bij een ander bedrijf in de werkplaats gewerkt, maar ik miste het rijden. Nu ben ik dus terug bij Van Dooren, als monteur en APK-keurmeester. In het “bloemenseizoen” zit ik ook nog regelmatig achter het stuur. Wat wij doen blijft toch seizoensarbeid, en ik hou van de afwisseling.”

Kun je wel gemist worden in de werkplaats?
“Nou, we zijn maar met z’n tweeën, dus we hebben genoeg te doen. Het is ook lastig om kundig, technisch personeel te vinden. We hebben een aantal externe klanten afgestoten voor onderhoud, omdat we onze handen vol hebben aan onze eigen spullen want we onderhouden niet alleen onze trucks en trailers, maar ook de pompwagens, heftrucks en andere machines. Gelukkig kunnen we lezen en schrijven met onze planningsafdeling, samen houden we de werklust behapbaar.”

Veel werkdruk dus?
“Nee, druk voelen we niet, ook al voeren we zo’n 100 keuringen per jaar uit. Bij de APK repareren we meteen alles wat nodig is. Als dat een dagje langer duurt, kan dat gewoon gepland worden. En steekproeven? Geen probleem, de steekproefcontroleurs die hier komen zijn hele aardige jongens, die altijd dingen willen uitleggen en die ook open staan voor onze kennis en ervaring. Opmerkingen krijgen we eigenlijk nooit. Als

we in het kader van onderhoud ergens over twijfelen, dan repareren we het meteen.

Dus je zit ook achter het stuur?
“Als ik achter het stuur zit ben ik niet in de werkplaats, maar al rijdend leer ik onze auto’s kennen. Soms sluipen er mankementjes in die een vaste chauffeur niet meteen merkt, maar ik wel. Soms kan ik onderweg al kleine dingetjes repareren, en anders weet ik in de werkplaats meteen waar ik mee aan de slag kan.”

Wat doe je eigenlijk liever, rijden of sleutelen?
“Dat is lastig kiezen! Sleutelen doe ik al van jongs af aan, eerst aan brommertjes, en op school kreeg ik autotechniek. Maar met personenauto’s heb ik niks, geef mij maar het grovere werk. Het mooie van mijn huidige baan is niet alleen dat je chauffeurs op pad stuurt met het geruste gevoel dat alles werkt, maar ook dat je bij het sleutelen nog eens kracht kunt zetten zonder dat er iets afbreekt. Af en toe heb je zelfs een snijbrander nodig. Geweldig!”

APK-examen altijd in zijn geheel afronden

IBKI ziet steeds vaker dat kandidaten halverwege het APK-examen stoppen met het ingeven van antwoorden. Dit is volgens het examenreglement niet toegestaan. Dus alle vragen moeten beantwoord worden van zowel het theoriedeel als van het praktijkdeel.

Vanuit de branche was het verzoek om meer feedback te geven op het APK-examen, hier is gehoor aangegeven. Maar door deze extra feedback tijdens het examen en onderdelen is het voor kandidaten echter ook eerder inzichtelijk of ze gaan slagen. We willen de feedback graag zo laten en liever ook geen

maatregelen nemen omdat kandidaten het examen niet afronden.

Juist het volledige examen doorlopen biedt waardevolle inzichten in je eigen niveau en de aandachtspunten die je wellicht over het hoofd hebt gezien. Het volledig afronden zorgt ervoor dat je een compleet beeld krijgt van je kennis en vaardigheden. Soms blijkt dat je voor een onderdeel niet over de juiste kennis beschikt, die je anders niet had opgemerkt. Deze inzichten zijn belangrijk, omdat ze precies aangeven welke onderdelen meer aandacht vereisen voor de toekomst. Daar kan je je voordeel mee doen.



Wijzigingen in de werkplaats of keuringsruimte

Als erkenninghouder moet je altijd voldoen aan de erkenningseisen die zijn gesteld in de Regeling Erkenning en keuringsbevoegdheid APK. Als er wijzigingen zijn gedaan in de werkplaats of keuringsruimte die van invloed zijn op de erkenning APK, Tachograaf of Gasinstallatie, dan moeten die aan de RDW gemeld worden. Dan gaat het bijvoorbeeld over een aanpassing of een verplaatsing van de inspectieput, hef-inrichting of verwarmingsinstallatie. Geef deze zaken door via onze website. Vul het formulier 'Aanpassing werkplaats en/of apparatuur doorgeven' volledig in en klik op verzenden. Wij nemen dan binnen 5 werkdagen (telefonisch) contact op om te bespreken of een bedrijfsbezoek nodig is.

Tijdens zo'n bedrijfsbezoek controleert een toezichthouder Bedrijven of de aanpassing voldoet aan de eisen en voorwaarden. Als dat zo is, ontvang je een bevestigingsbrief.

Kosten

Het doorgeven van een aanpassing en/of verplaatsing van werkplaats of apparatuur is gratis. Is een bedrijfsbezoek nodig? Daar betaal je wel voor – kijk daarvoor op de website. Wordt de locatie waar de dim- en mistlichten worden gecontroleerd aangepast of verplaatst? Dan betaal je het tarief Bedrijfsbezoek met vloermeting.

Meetmiddel

Heb je een meetmiddel gekocht, verkocht of

overgedragen aan een andere keuringsinstantie? Ga dan naar het Register meetmiddelen. Daar kun je inzien welke meetmiddelen er geregistreerd zijn, wanneer de vervaldatum is per meetmiddel en kun je meetmiddelen overdragen naar een andere keuringsinstantie.

Scan de QR-codes voor meer informatie.



Werkplaats
& apparatuur



Register
Meetmiddelen

European On-Board Diagnostic (EOBD)



RDW-video: Uitlezen brandstof- en elektriciteitsverbruik APK.

In 2012 is de procedure EOBD-uitlezen geïntroduceerd in de APK. Deze procedure maakt de controle op milieuaspecten een stuk eenvoudiger. Het moet gebruikt worden bij APK2 (t/m 3500 kg) en bij voertuigen met een datum eerste toelating (DET) vanaf 31 december 2005. Dit geldt voor benzine- en dieselmotoren. (Voor dieselmotoren voorzien van een roetfilter en geregistreerd in het raadpleegscherm gebruiken we een deeltjestellertest en geen EOBD-test.) Als uit de EOBD-test blijkt dat het Malfunction Indicator Light (MIL) overeenkomt, er geen foutcodes (DTC) in modus 3 zijn, en alle readiness-testen zijn afgerond, dan is een

emissiemeting niet meer nodig. Dit maakt de APK een stuk eenvoudiger. Het is niet toegestaan om de EOBD over te slaan en direct een emissiemeting uit te voeren. Op basis van de EOBD-test kun je een voertuig op dit aspect wel goedkeuren, maar niet afkeuren. Als de test niet goed is, moet je alsnog een emissiemeting uitvoeren. Op basis van de emissiemeting neem je een beslissing. Het is hierbij wel belangrijk dat je deze procedure op de juiste manier uitvoert en dat je weet hoe de apparatuur werkt. Raadpleeg eventueel het stroomschema 'werkwijze EOBD' op de website.

Uitlezen verbruiksgegevens: juist bedoeld voor klant

Sinds 2023 geldt de Europese regelgeving voor het uitlezen van brandstof- en elektriciteitsverbruik tijdens de APK. Dit geldt voor voertuigen (personenauto's en lichte bedrijfs-voertuigen tot 3.500 kg) die sinds 2021 op de weg rijden. Dit geldt voor alle EU-lidstaten en is wettelijk verplicht.

Door op grote schaal gegevens uit te lezen van voertuigen die al in gebruik zijn, krijgt het Europees Milieuagentschap zicht op het daadwerkelijke verbruik van voertuigen. Deze gegevens worden vergeleken met het verbruik dat is geregistreerd tijdens de typegoedkeuring. Deze controle voorkomt een mogelijk nieuw sjoemelschandaal, zoals al eerder is voorgevallen. Hierbij dachten consumenten een zuinige auto te kopen, maar die bleek in de praktijk helemaal niet zo schoon te zijn.

Gegevens versturen bij afmelding

Tijdens het afmelden van voertuigen waarbij verbruiksgegevens verstuurd moeten worden, wordt nog steeds veel aangevinkt dat het technisch niet mogelijk is of dat de consument weigert. In 2024 is het percentage dat de gegevens correct zijn verstuurd maar 14%. Het percentage technisch niet mogelijk is 22% en het percentage consument weigert maar liefds 64%.

Voor het Nederlandse APK-systeem blijft het belangrijk om bij zoveel mogelijk voertuigen de gegevens te versturen. Zo zorgen we er samen voor dat ook Europa positief kijkt naar ons APK-systeem. Ons APK-systeem waarbij het van belang is dat de APK onafhankelijk wordt uitgevoerd.

Elektrische voertuigen (4.250 kg) en tachograaf

Elektrische voertuigen zijn door het accugewicht zwaarder dan voertuigen met een verbrandingsmotor van vergelijkbare omvang en kunnen zwaarder zijn dan 3500 kg. Niet het rijbewijs waarmee je deze voertuigen mag rijden, maar het voertuiggewicht is bepalend of deze bij een APK1- of APK2-erkenning moet worden gekeurd. Door de gewichtstoename kunnen deze voertuigen ook zijn voorzien van een tachograaf. Dit staat niet in het scherm

'Raadplegen Voertuiggegevens' vermeld, dus moet je kijken of er een tachograaf (controleapparaat) met bijbehorende installatieplaat aanwezig is. Als er bij de APK een installatieplaat in het voertuig aanwezig is, dan zijn de APK-keuringsseisen volgens artikel 5.*.15 van toepassing. Voor meer informatie over de tachograaf kun je ook het artikel 'De tachograaf: wel of niet verplicht?' teruglezen in APK-keurmeester, editie 106 van oktober 2024.

Installatieplaatje tachograaf

RDW Europaweg 205 Zoetermeer	Installatieplaat is verzegeld met zegelfolie of zo aangebracht dat deze bij verwijdering onherstelbaar beschadigd
Datum 01-03-2024	Installatiedatum. Geldigheidsduur max. 2 jaar na installatiedatum
W= 17664 imp/km	Bandomtrek. Max. 4% afwijken van deze waarde
L= 2130 mm	Indien een andere bandenmaat op aangedreven wielen gemonteerd, kan indicatie zijn dat de bandomtrek afwijkt
K= 17664 imp/km	
Kenteken: 01-RDW-2	
App. Nr.: 426549	
Bandenmaat: 195/75R17	
VIN: RDWTACH0123456789	

Zien en gezien worden

Verlichting en retroreflectie zijn belangrijk bij het zien en gezien worden. Voordat een fabrikant een voertuig op de markt brengt, moet het aan veel eisen voldoen, waaronder een typegoedkeuring. Daarna zorgt de APK ervoor dat voertuigen blijven voldoen aan de verlichtingseisen, zodat iedereen veilig de weg op kan.

Typegoedkeuring

Voertuigen en voertuigonderdelen moeten een Europese typegoedkeuring hebben voordat deze op de markt mogen worden gebracht. Voor deze typegoedkeuring worden tests gedaan om te controleren of alles voldoet aan de regels. Een goedkeuringsautoriteit gebruikt hiervoor de zogenoemde Reglementen. Daarin staat waaraan moet worden voldaan en op welke wijze de tests moeten worden uitgevoerd. Als alles in orde is, geeft de goedkeuringsautoriteit een certificaat af. Daarmee mag een fabrikant de onderdelen of het voertuig op de markt brengen. Een goedkeuring die is afgegeven door een van de goedkeuringsautoriteiten in de EU betekent een goedkeuring voor in de hele EU. De RDW is ook een van deze goedkeuringsautoriteiten.

APK

Met de APK zorgen we ervoor dat voertuigen met een typegoedkeuring aan de geldende (veiligheids-)eisen blijven voldoen tijdens het gebruik. De basis van het Nederlandse APK-systeem is de APK-richtlijn 2014/45/EU. Deze richtlijn geldt voor alle lidstaten. Vanuit deze richtlijn zijn de Nederlandse keuringseisen bepaald.

Keuringseisen verlichting

Er zijn een aantal keuringseisen die betrekking hebben op verlichting, waaronder de dimlichten en de afstelling daarvan. We bepalen het dimlichtbeeld



met behulp van een koplamptestapparaat. Als een voertuig op de afstellocatie staat en het koplamptestapparaat staat goed gepositioneerd, dan kun je beoordelen of het dimlichtbeeld en de afstelling voldoen aan de keuringseisen.

Moderne lichttechnologie

In de afgelopen jaren is er veel veranderd op het gebied van verlichting, maar we kunnen alle varianten nog steeds tegenkomen. Van gloeilamp, halogeenlamp, xenonlamp tot aan (matrix-)ledlamp. Er zijn ook ontwikkelingen op het gebied van laserlampen en infraroodlicht. De evolutie van deze verlichting maakt dat de lichtintensiteit steeds groter wordt. Een goede afstelling is cruciaal om te zorgen dat tegen-

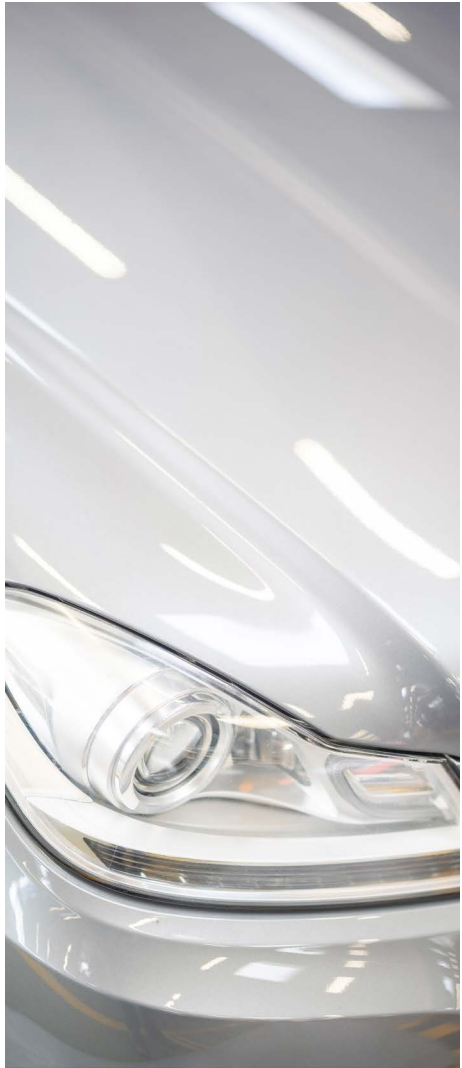
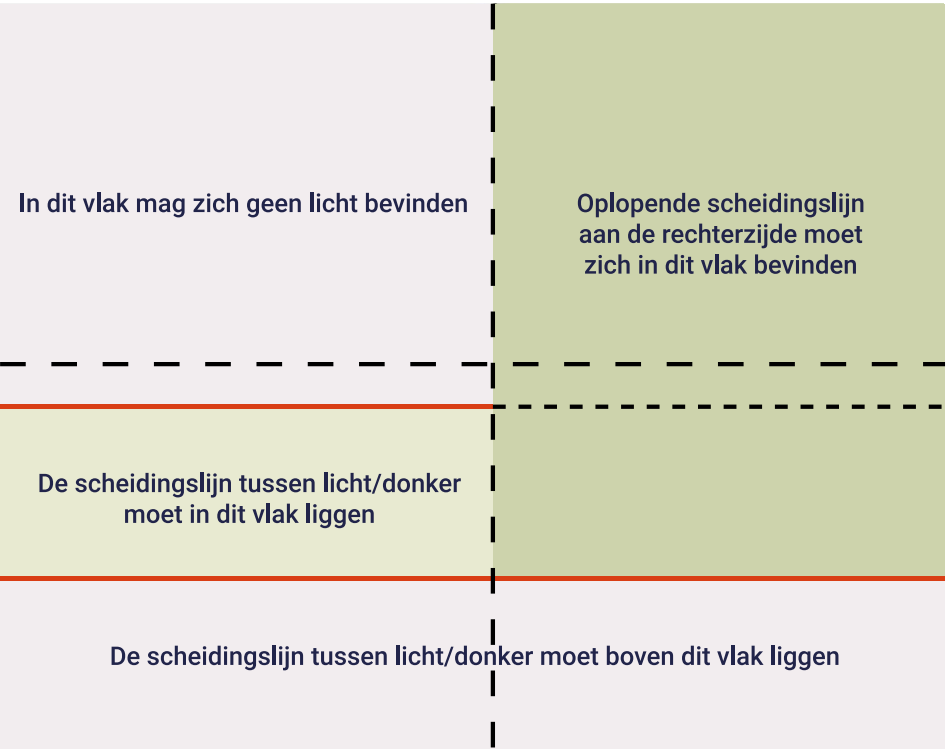
voorliggers niet verblind worden.

Afstelling

Tijdens de APK bepaal je de daling van elke koplamp bij gedimd licht met een speciaal hiervoor bestemde koplamptestapparaat en een horizontale en vlakke vloer. Het voertuig mag niet op de handrem staan en de wielen moeten rechthoekig staan. Soms is het ook noodzakelijk dat het voertuig stationair draait. De afstelinrichting moet in de stand staan die past bij de belading. De oplopende scheidingslijn mag zich alleen bevinden aan de rechter kant van de verticale hartlijn. Naast het bekende beeld met schuin oplopende lijn van 15 graden zien we door moderne technieken ook variaties op het dimlichtbeeld. Zie foto hiernaast.



Lichtbeeld van een modern dimlicht. Hieronder de figuur waarin je ziet dat het lichtbeeld voldoet.



Grootlicht

Het zogenaamde 'adaptief grootlicht' is een grootlicht dat zijn lichtbundelpatroon aanpast aan de aanwezigheid van tegen- en voorliggers. Dit systeem voorkomt zo hinder of verblinding voor andere weggebruikers. Het beoordelen van het beeld van het grootlicht is geen keuringseis. Raadpleeg de documentatie van de fabrikant voor meer informatie over de juiste procedures met betrekking tot werking, afstelling en controle.

Lichtarmaturen

Bij bepaalde voertuigen komt het voor dat de glazen (meestal van plastic) door ouderdom of andere invloeden ververen. Dit kan een wazig en verstrooid beeld veroorzaken. Dit kan ook een negatief

effect hebben op medeweggebruikers. Om te bepalen of een voertuig voldoet aan de keuringseis, moet je beoordelen of er een duidelijke scheidingslijn zichtbaar is tussen licht en donker.

Ervaringen uit de praktijk

De controleplaats is de juiste plek om de lichtafstelling te controleren. Vanuit het werkveld horen we regelmatig dat de afstelling van het dimlicht op een andere willekeurige (niet beoordeelde) plek in de werkplaats vaak tóch afwijkt. Deze willekeurige plaatsen zijn dus niet geschikt voor een nauwkeurige afstelling.

Examen en bevoegdheidsverlenging

Tijdens de praktijkopdrachten bij het

examen en bevoegdheidsverlenging scoort de controle op de daling van dimlichten wat minder, maar er is wel een verbetering ten opzichte van twee jaar geleden. Toen stond de aangepaste eis nog niet bij iedereen juist op het netvlies. Op dit moment maakt zo'n 25% van de kandidaten hier fouten mee. Dit geldt ook voor de daling van de mistvoorlichten. Waar vooral fouten mee worden gemaakt met de controle van de daling, is het bepalen van de hoogte van het dimlichtglas ten opzichte van de weg en de bijbehorende dalingswaarden. Het meten van de koplamphoogte en het afstellen van het koplamptestapparaat wordt niet of onjuist gedaan. Dan is de kans op een foute conclusie groot.

Nieuw APK-rapport:

‘Duidelijk en overzichtelijk’

Sinds 1 januari 2025 krijgt elke APK-klant het nieuwe APK-rapport. Met een nieuwe indeling en een frisse ‘look & feel’ is het rapport weer helemaal bij de tijd. We spraken APK-keurmeester Karel Neleman en BOVAG-relatiemanager José Burgemeester over de veranderingen én hun ervaringen.

Wat is er anders aan het nieuwe APK-rapport?

Karel: “Het heeft een nieuw uiterlijk, dat valt meteen op. Een andere belangrijke wijziging is het feit dat de naam van de keurmeester er niet meer op staat. In plaats daarvan staat er nu een pasnummer. Zo weten we intern wie er gekeurd heeft, maar kan de klant dat niet meer zien. Dat is toch prettiger voor de privacy van de keurmeester. En mocht het toch nodig zijn om contact te hebben met de keurmeester, kan dat altijd via de garage.”

José: “Het formulier is echt veel overzichtelijker en beter leesbaar voor de klant. Goedkeur of afkeur is meteen heel duidelijk en ook eventuele opmerkingen en aandachtspunten zijn goed te vinden. En je kunt hem nu gemakkelijk in vieren vouwen, zonder dat je door de letters heen vouwt.”

Werkt het nieuwe rapport prettiger voor de autobezitter?

Karel: “Voor een klant is het heel handig dat je meteen ziet of je auto is goed- of afgekeurd. En natuurlijk is de QR-code nieuw: die linkt door naar extra informatie als dat aan de orde is.”

José: “Uit de branche horen wij eigenlijk alleen maar positieve verhalen. Alle aandachtspunten vind je nu handig terug op het rapport en eventuele opmerkingen staan direct onder de goedkeuring of afkeuring. Dat is voor automobilisten

goed te lezen, veel beter dan bij het vorige rapport. We hadden oorspronkelijk ook nog wat felle kleuren op de agenda staan, groen bij goedkeur en rood bij afkeur bijvoorbeeld. Maar dan moeten veel garagebedrijven weer investeren in



Wie: José Burgemeester
Relatiemanager bij de BOVAG voor de RDW en Belastingdienst

nieuwe printers. Daarom hebben we geadviseerd om dat niet mee te nemen op het rapport. Zo is het duidelijk genoeg.”

Hoe is de nieuwe opzet eigenlijk tot stand gekomen?

Karel: “Het oude APK-rapport ging al wat jaren mee en was echt aan vervanging toe. We hebben de ideeën en wensen meegenomen in de Stichting Overlegorgaan APK, het APK-platform van Nederland. Hierin zijn alle belanghebbenden van de APK vertegenwoordigd, zoals keuringsstations, keurmeesters, klanten, handhavers en regelgevers. Als lid van ATC vertegenwoordig ik samen met een collega de keurmeesters en zo ben ik betrokken geweest bij de totstand-koming van het nieuwe APK-rapport. Iedereen heeft zo zijn eigen belang bij een helder en goed werkbaar rapport en de aansluiting daarvan op de wensen van de voertuigbezitters. De komende jaren wordt dit rapport weer miljoenen keren gebruikt. Daarom hebben we er extra goed over nagedacht.”

José: “Vanuit de BOVAG zit ik daarbij ook aan tafel: alles wat zich rond de APK afspeelt, komt samen in dit overleg. De APK is tot stand gekomen op basis van Europese regelgeving en als land mag je daar zelf nog iets extra’s aan toevoegen, zoals in Nederland bijvoorbeeld het tellen van deeltjes in de uitstoot van dieselmotoren. Uiteindelijk draait het hele APK-verhaal om de verkeersveiligheid en milieu: een bruikbaar formulier geeft autobezitters meer inzicht en begrip in de staat van hun auto.”

Ben je blij met het resultaat?

Karel: “Zeker. De meeste automobilisten zal het misschien ontgaan, maar geïnteresseerde klanten zien toch echt dat er wat is veranderd. Dan heb je meteen weer een aanleiding voor een leuk gesprek!”



Wie: Karel Neleman
Garagehouder, erkenninghouder en APK-keurmeester

José: “We kunnen zeker weer even vooruit. Voorlopig hoeven we niets aan te passen, want de nieuwe Europese richtlijnen rond een nieuwe Europese APK laten nog even op zich wachten. Als dat gevolgen heeft voor het rapport, kunnen we dat tegen die tijd weer meenemen.”

Heb je zelf nog wensen of opmerkingen voor de toekomst?

Karel: “Vooralsnog lijkt het nieuwe rapport goed te werken. Na de eerste gebruikerservaringen zijn er nog wat kleine aanpassingen gedaan in lettergrootte en lijndikte, omdat dit bij sommige printers niet goed werd afgedrukt. Verder is de invoering van het rapport zonder veel problemen verlopen.

‘Uiteindelijk draait het hele APK-verhaal om verkeersveiligheid en milieu’

De komende maanden zullen we zien of dat zo blijft. In de toekomst voorzie ik dat we langzaam maar zeker van het papieren formulier af zullen gaan. Dat scheelt een hoop afval. Maar voorlopig is dat nog toekomstmuziek.”

José: “De APK is altijd in beweging. Zo wordt er op Europees niveau al druk overlegd over keuringen voor aanhangers, caravans, hoog-voltage systemen van elektrische auto’s, moderne rijkhuilssystemen en ga zo maar door. Als de keuringseisen veranderen, moet het rapport natuurlijk meebewegen. Zo blijven we doorontwikkelen.”

Op het nieuwe APK-rapport wordt de naam van de APK-keurmeester niet meer getoond, alleen het pasnummer. Op verzoek moet je altijd de bevoegdheidspas kunnen tonen. Dit geldt ook voor de tachograaftechnicus en de gastechnicus.

RDW opent zijn deuren: keuringslocatie Zwolle

Altijd al willen weten wat de RDW doet op zijn keuringlocaties? Dan is dit je kans! Op donderdag 22 mei 2025 zetten wij namelijk de deuren van onze locatie in Zwolle open. Dan vertellen we je meer over de RDW en over onze rol in de automotive sector.

Volg een presentatie en krijg een rondleiding door de keuringslocatie, inclusief een aantal live demonstraties van onder andere een voertuigkeuring. Bovendien krijg je de kans om onze technisch medewerkers, steekproefcontroleurs, inspecteurs en andere specialisten te ontmoeten die dagelijks bijdragen aan de veiligheid op de weg.



Waar en wanneer
Ossenkamp 2, 8024 AE Zwolle
Donderdag 22 mei 2025 –17:30 - 20:00 uur

Misser top 10 van 2024

In deze tabellen vind je de misser top 10 van 2024. Er zijn weinig opvallende veranderingen: ook dit keer komen dezelfde missers weer terug.

Wat valt op bij APK2?

Bij APK2 valt op dat de afkeur op de dimlichtafstelling is gedaald ten opzichte van 2023. Deze misser is in 2024 namelijk 166 keer minder vaak geconstateerd. Begin 2022 zijn de eisen omtrent de dimlichtafstelling verscherpt. In dat jaar is deze misser 667 keer vastgesteld tijdens de steekproeven. Het aantal loopt terug en dat is goed nieuws. Maar het is nog steeds hoog. Wat ook opvalt is dat het remverschil op één as in de top 10 is beland. De beschadigde remslang is nu uit de top 10. In het eerste en tweede kwartaal van 2024 stonden beide missers nog in de top 10. Dit heeft ook te maken met de kleine verschillen tussen beide aantallen.

Wat valt op bij APK1?

Bij APK1 valt op dat 4 van de 10 missers in 2024 betrekking hebben op het remsysteem. In 2023 was dat nog 3 van de 10 missers. De remvertraging bij opleggers blijft hoog in de top 10. Wat ook opvalt is dat zowel in 2023 als in 2024 maar liefst 3 van de 10 missers te maken hebben met de banden. De dimlichtafstelling en wielafscherming die in 2023 nog in de top 10 stonden zijn niet meer terug te vinden in 2024.

Missers APK 2 op goedkeurmeldingen

Nr.	Rubr. Nr.	Omschrijving	Aantal
1	AC1 - AC5	Adviespunt AC1 - AC5	3022
2	5.*.28	Veer gebroken of gescheurd	1076
3	5.*.27	Band beschadigd	905
4	5.*.29	Stofhoes stuurinrichting beschadigd, dicht niet af	634
5	5.*.19	Stofhoes fuseekogel beschadigd en dicht niet af	528
6	5.*.47	Gordel beschadigd	515
7	5.*.11	CO meer dan wettelijk toegestaan	505
8	5.*.56	Dimlicht onjuist afgesteld	477
9	nI10	Tellerstand wijkt (>500km) af t.o.v. voertuig	471
10	5.*.38	Remverschil op 1 as te groot	462

Missers APK 1 op goedkeurmeldingen

Nr.	Rubr. Nr.	Omschrijving	Aantal
1	AC1 - AC5	Adviespunten AC1 - AC5	88
2	5.*.38	Remvertraging bedrijfsrem onvoldoende (< 100% >= 95% awet) (Oplegger)	42
3	5.*.3	Hulpbalk gescheurd (Oplegger)	40
4	5.*.27	Band beschadigd (Bedrijfsauto)	37
5	5.*.38	Remverschil op 1 as te groot (Oplegger)	34
	nI10	Tellerstand wijkt (>500km) af t.o.v. voertuig (Bedrijfsauto)	34
7	5.*.27	Band beschadigd (Oplegger)	33
	5.*.31	Luchtlekage reminrichting (Bedrijfsauto)	33
9	5.*.27	Loadindex band kleiner dan maximum aslast (Bedrijfsauto)	22
10	5.*.31	Luchtlekage reminrichting (Oplegger)	15

Verweerde kentekenplaten

Een kentekenplaat bestaat uit een folie op een plaat van aluminiumlegering. Voordat een kentekenplaat klaar is om op een voertuig gemonteerd te worden, heeft het diverse fases doorlopen. Aan al deze fases zijn eisen verbonden.

Eisen kentekenplaat

De platen zijn gemaakt van een aluminiumlegering. Deze moeten onder meer voldoen aan criteria wat betreft afmetingen, materiaaldikte, treksterkte en rek. De folie die op een plaat wordt aangebracht moet ook aan bepaalde eisen voldoen. Het retroreflecterende materiaal moet zodanig op de plaat zijn aangebracht, dat de plaat een gelijkmatig retroreflecterend oppervlak vertoont. Voorafgaand aan het produceren van blanco kentekenplaten, moet er met testen worden aangetoond dat die platen voldoen. Daarna mogen de blanco kentekenplaten (halfabricaten) geleverd worden aan de kentekenplaatfabrikant. Zij kunnen met de juiste apparatuur, zoals een persmachine, matrijzenset (de tekens waarmee het kenteken in de plaat wordt geperst), keurmerkapparaat en hotprintmachine, de kenteken-combinaties aanbrengen op de platen. Deze kentekens moeten zijn aangebracht in zwarte, onuitwisbare tekens. De eisen aan kentekenplaten zijn in de wetgeving opgenomen, omdat dit bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Keuringseisen

In artikel 5.*.1 lid 2 van de Regeling voertuigen staat dat voertuigen moeten zijn voorzien van de juiste kentekenplaten. Verder lees je in artikel 3 van de aanvullende permanente eisen dat een personenauto, bedrijfsauto, bus, landbouw- of bosbouwtrekker, aanhangwagen of driewielig motorrijtuig moet zijn voorzien van één of twee gele retroreflecterende kentekenplaten. De kentekenplaten moeten aan de linkerszijde voorzien zijn van een in het laminaat geïntegreerd EU-symbool. Het aantal kentekenplaten is afhankelijk van het soort voertuig.

Wat zien we in de praktijk

In de praktijk zien we soms kentekenplaten waarbij de gele retroreflecterende folie gedeeltelijk loslaat of ernstig is verweerd, bijvoorbeeld door veroudering. De retroreflecterende functie is in eerste instantie bedoeld voor de leesbaarheid van het kenteken en draagt bij als er weinig omgevingslicht is. Doordat de kentekenplaten licht weerkaatsen, zijn ze makkelijker te zien. Tijdens de APK moet je bepalen of de retroreflecterende folie aan de keuringseis voldoet en of het kenteken goed leesbaar is.



Belangrijke wijzigingen in de keuringsnormen voor hefbruggen

Het jaarlijks onderhoud en keuren van hefbruggen is belangrijk voor de veiligheid van de monteurs, APK-keurmeesters en steekproefcontroleurs. Het is volgens de Arbowet verplicht. Ook voor hefbruggen veranderen de nationale en Europese regelgeving regelmatig. Om verrassingen tijdens de keuring te voorkomen, hierbij de belangrijkste wijzigingen voor 2025.

Hefbrugkrik en hefbrug als één installatie

Vanaf heden worden de hefbrugkrik en de hefbrug als één installatie beschouwd. Dit betekent dat beide aan

alle keuringseisen moeten voldoen. Als de hefbrug wel aan de eisen voldoet, maar de hefbrugkrik niet, dan heb je de keuze om de hefbrugkrik te laten repareren of – indien mogelijk – de hefbrugkrik uit de hefbrug te verwijderen.

Verscherpte eisen voor pneumatische hefbruggen

De eisen voor pneumatische hefbruggen zijn aangescherpt. De bestaande keuringsnormen zijn ook duidelijker gemaakt, zodat er minder misverstanden over de norm ontstaan. Denk hierbij aan de aanwezigheid van een

vocht- en olieafscheider, controle van de luchtbalg en het vervangingsinterval van het overdrukventiel.

Vragen of hulp nodig?

Heb je vragen over de keuringsnormen of wil je een keuring inplannen? Neem gerust contact op met een erkende hefbrugcertificeerder voor professioneel advies en ondersteuning.



Scan de QR-code voor meer informatie en een overzicht van alle aangesloten bedrijven.



Ze horen bij elkaar, deze Volvo's FMX en Burtec Zaagmachine. De trucks brengen de zaagmachine naar zijn werkplek en zo maken ze samen de Nederlandse wegen mooier, beter en veiliger. Met hun bedrijf De Boer Infra Works opereren de broers Bert en Kees de Boer in een bijzondere branche, die vraagt om bijzondere voertuigen.

'De RDW heeft ons altijd positief verrast'

"Zagen en boren van asfalt, beton en andere gesteenten, dat is wat wij doen. Als er rotondes in een weg worden gemaakt, dan zagen wij het bestaande asfalt door; voor huisaansluitingen zagen we een luik in de weg; als er in de bermen van polderwegen grasbeton worden gelegd, dan zagen wij een rechte rand aan het asfalt; als wegwijzers op de snelweg moeten worden verplaatst, dan kunnen wij het asfalt inzagen. Prachtig werk, maar een vak apart. Er zijn maar een stuk of drie bedrijven die dit werk op deze schaal, en met deze machines, doen."

"We rijden onder andere met deze Volvo FMX uit 2023, die verre van standaard is. Het is een op maat gebouwde inrijwagen voor onze Burtec zaagmachine, een apparaat dat zo'n drie ton weegt en wordt aangedreven door een dieselmotor van 200 pk. De truck en de machine zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, en zo is de wagen ook op kenteken gekomen. Zestien jaar geleden lieten we onze eerste bedrijfswagen bouwen, zonder te weten hoe een toelatingsautoriteit als de RDW daarmee zou omgaan.

Dat was best spannend, maar van logheid bleek absoluut geen sprake. De RDW denkt altijd constructief mee, en blijft ons tot de dag van vandaag positief verrassen."

"Bij de APK van onze voertuigen zijn er eigenlijk nooit verrassingen. Onze voertuigen zijn ons visitekaartje, dus we staan erop om ze piekfijn te onderhouden. Dat doet de Volvo-dealer voor ons, ook daar wordt altijd met ons meegedacht. Onze wagen is behoorlijk uniek, dus niet zomaar te vervangen. Als we op de dag van de keuring of een onderhoudsbeurt ineens een speedklus hebben waar de auto bij nodig is, dan toont de dealer zich altijd flexibel. Dat is prettig samenwerken. We hebben eigenlijk maar één zorg als het gaat over onze wagens: de ontheffing die we voorheen hadden voor zero-emissiezones is vervallen. Onze wagens zijn nog bijna nieuw en zo uitstootvriendelijk als mogelijk, bij een klus staan ze stil met de motor uit. Elektrisch rijden is geen alternatief, en we zijn een piepkleine branche met weinig lobbykracht, dus hoe dat verder moet? Ja, dat baart ons zorgen."