

# APK**KEUR** MEESTER

NUMMER 110 - SEPTEMBER 2025

A photograph of an elderly man with white hair and glasses, wearing a blue and light blue work shirt and dark blue overalls. He is working on a blue car, specifically the interior door area, using a long, thin tool. The background shows a workshop environment with various tools and equipment.

## ‘Ik ben 80, maar keur nog steeds met plezier’

KEURMEESTER KICK VAN DER LIET, GARAGE BILLY

**Wanneer is  
een roetmeting  
verplicht?**

CHECK DE REGELS  
APK-SERVICE – PAGINA 4

**Meldpauze werpt  
zijn vruchten af**

‘DIT MAAKT HET HELE SYSTEEM  
EERLIJKER EN BETROUWBAARDER’  
DUBBELINTERVIEW – PAGINA 8

**Verwarming  
werkplaats**

WARM EN VEILIG WERKEN  
HOE ZIT DAT? – PAGINA 10

Toekomstproof



**TOM POLMAN**  
SENIOR BELEIDSADVISEUR  
PROCESBELEID TOEZICHT RDW

In de vorige APK-keurmeester las je hoe de APK verandert en welke rol de RDW speelt tussen Brussel en de werkvloer. Inmiddels is de zomer voorbij, maar stilzitten was er niet bij. Net voor de zomer sprak ik tijdens een SO-APK Special met de leden over het *Roadworthiness Package*. Hoe kijken de leden, waaronder branchepartijen, tegen de veranderingen aan? En de zomer gebruikten mijn collega’s en ik om ons en het ministerie van IenW voor te bereiden op de Raadswerkgroep-vergaderingen in Brussel. Belangrijk, want nu kunnen we als Nederland, samen met andere lidstaten, nog invloed uitoefenen op de nieuwe APK-eisen. Half september organiseerden we in Denemarken met onze Deense collega’s ook nog eens een PTI Workshop (waarin APK-onderwerpen besproken worden), waar we met beleidsmakers uit alle lidstaten de diepte in doken. Veel presentaties en kennisuitwisseling, maar met hetzelfde doel: de APK toekomstproof én toepasbaar maken in elk land. Mijn collega’s en ik doen dat natuurlijk voor alle APK-keurmeesters — en voor jou én je naasten als verkeersdeelnemers. Want als het om veiligheid op de weg gaat, speelt de APK nog altijd een belangrijke rol. Net als jij in de juiste uitvoering. Dank daarvoor!

- 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.

 RDW  
APK LICHTE  
VOERTUIGEN

 RDW  
APK ZWARE  
VOERTUIGEN

 RDW  
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, Anne Jouan (iO), 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](http://www.rdw.nl/over-rdw/actueel/vakblad-apk-keurmeester). *APK-keurmeester* wordt gemaakt in samenwerking met:



Toen de APK2 40 jaar geleden werd geïntroduceerd, was Amsterdammer Kick van der Liet één van de allereerste keurmeesters in ons land. Hij is en blijft een keurmeester met een kritische blik en een groot hart voor de APK: “Ook al ben je bijna 80, zoals ik, je hóeft toch niet te stoppen met werken?”



**KICK VAN DER LIET**  
GARAGE BILLY,  
AMSTERDAM

**Bijna 80 en nog altijd actief? Indrukwekkend!**  
“Toen ik op mijn 65e mijn eigen bedrijf verkocht, vroeg Garage Billy me of ik voor hen wilde gaan keuren. Dat zou voor een jaartje zijn, tot ze een nieuwe keurmeester hadden gevonden. We zijn nu 15 jaar verder. In december word ik 80, ik keur nog steeds en ga nog steeds met plezier naar mijn werk.”

**Kun je nog herinneren dat in 1985 de APK2 werd geïntroduceerd?**  
“Zeker, en dat was hard nodig. In die tijd was het niet raar om een auto in je werkplaats te krijgen waarvan het *kokerbalkie* eerst dichtgesmeerd was met behang, en vervolgens met tectyl zodat het weer op een kokerbalk leek. Of banden die zo ver versleten waren dat je met je handschoenen bleef hangen aan de staalgordel. Ik wist meteen dat de APK veel zou gaan betekenen voor de veiligheid, al een jaar later zag je een wereld van verschil.”

**Dus je zag met eigen ogen hoe de APK het verkeer veiliger maakte?**  
“Zeker, al kan het altijd nóg beter. Als ik een auto met kinderstoeltjes op de achterbank moet keuren en de banden hebben nog maar net genoeg profiel, dan verzoek ik de eigenaar altijd om vooral goed aan het nageslacht te denken en die banden te vervangen. En als een band met genoeg profiel is uitgedroogd, dan zou ik dat graag op het APK-formulier schrijven, zodat de eigenaar zich bewust is van het risico. Ik snap dat zo’n band binnen de richtlijnen valt en ik ‘m dus moet goedkeuren, maar mijn handtekening staat op het formulier. Veiligheid gaat voor alles.”

**Hoe is de samenwerking met de RDW veranderd?**  
“Vroeger waren RDW’ers echt de controleurs die jou als keurmeester kwamen controleren. Nu zijn die jongens echt mijn collega’s. Ze staan niet boven de keurmeester, maar ernaast. Een paar jaar geleden ben ik mijn vrouw verloren, en in

die tijd heb ik een paar flinke fouten gemaakt bij keuringen. Toen hebben de jongens van de RDW me niet gematst – en terecht – maar ze toonden hun menselijke kant. Dat betekent veel.”

‘Ik heb een leuk leven en APK-keuringen horen daarbij’

**Hoe lang blijf je nog keuren?**  
“Zolang ik het leuk vind en zolang ik gezond blijf. Ik heb twee kapotte knieën – mijn leermeester riep vroeger al: “Lietje! Doe nou een matje onder je knieën!” – en ik heb artrose, maar verder gaat het goed met me. Kijk, nieuwe ontwikkelingen zoals de elektrificatie laat ik graag over aan een jongere generatie. Maar ik heb een leuk leven en keuringen horen daarbij. Zolang ik hier in mijn eigen putje kan blijven keuren, maak ik me niet druk. Je hoéft toch niet te stoppen met werken als je dat niet wil?”

Emissiemeting tijdens de APK

Wanneer is een roetmeting of deeltjestest verplicht?

Bij dieselloertuigen vormt de emissiemeting een cruciaal onderdeel van de APK. Er bestaat echter nog regelmatig onduidelijkheid over wanneer een voertuig afgemeld mag worden op basis van alleen een geslaagde EOBD-test. Ook is er onduidelijkheid of aanvullende metingen met een roetmeter of deeltjesteller verplicht zijn. Hier zijn duidelijke regels voor.

Geen roetfilter geregistreerd: roetmeter verplicht

Voor dieselloertuigen waarbij geen roetfilter staat geregistreerd in het kentekenregister, geldt het volgende:

- Is de DET na 31-12-1979: dan roetmeting.
- Is de DET na 31-12-2005: dan EOBD-test. Is deze EOBD-test niet geslaagd, dan volgt alsnog een roetmeting.
- Ook al is de EOBD-test geslaagd (bij dieselloertuigen DET na 31 december 2005), dan mag het voertuig niet afgemeld worden als er geen roetmeter is met een geldige goedkeuring in het register meetmiddelen (RME). De aanwezigheid van een EOBD-tester alleen is onvoldoende.

Wel een roetfilter geregistreerd: deeltjesteller verplicht

Staat er wél een roetfilter geregistreerd in het kentekenregister, dan gelden andere regels:

- Er wordt geen EOBD-test uitgevoerd.
- Een meting met een deeltjesteller is altijd verplicht.
- Met deze meting wordt gecontroleerd of het roetfilter daadwerkelijk functioneert.

| Te keuren voertuigen                | EOBD-tester en roetmeter met nulemissie | Deeltjesteller* |
|-------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------|
| Diesels zonder verplicht roetfilter | ✓                                       |                 |
| Diesels met verplicht roetfilter    |                                         | ✓               |

\*Als er geen goedgekeurde deeltjesteller geregistreerd is in het RME, kun je een voertuig met een verplicht roetfilter niet afmelden.

- Zonder deze meting mag en kan het voertuig niet worden afgemeld voor de APK.
- De deeltjesteller moet geregistreerd staan in het register meetmiddelen (RME) met een geldige goedkeuring. Belangrijk: zonder geregistreerde deeltjesteller in het RME met een geldige goedkeuring, is afmelden in het RDW-register niet mogelijk. De melding wordt automatisch geblokkeerd.

Praktische tips

- Om fouten bij het afmelden te voorkomen en bij te dragen aan een schoner wagenpark:
- Voer een nulmeting uit zoals voorgeschreven door de fabrikant.
  - Controleer altijd de registratie van het roetfilter in het kentekenregister.
  - Controleer de apparatuur in het register meetmiddelen (RME).
  - Gebruik de juiste meetapparatuur voor het betreffende voertuig.

Wanneer telt de fietsendrager mee?

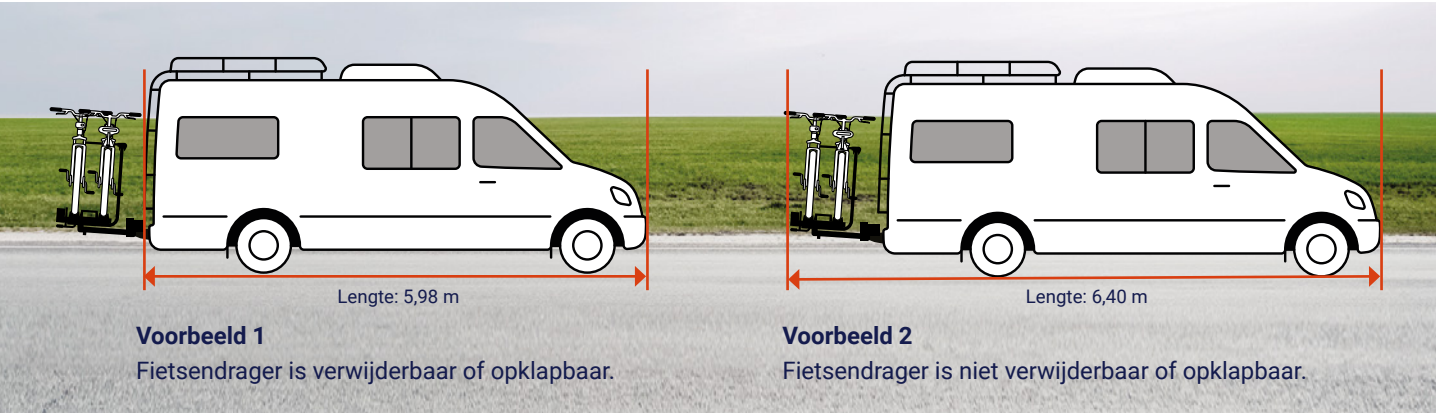
Fietsendragers zijn in de loop van de tijd veranderd. Waar ze vroeger vooral geschikt waren voor gewone fietsen, zijn ze met de opkomst van elektrische fietsen veel robuuster geworden. En ze zijn er in veel meer varianten.

Soms is het lastig om de regelgeving toe te passen bij het meten van de lengte van een voertuig als er een fietsendrager is gemonteerd. Want als de lengte meer of minder is dan 6 meter, kan dat betekenen dat het voertuig wel of niet verplicht zijmarkeringslichten en zijretroreflectoren moet hebben. Die verplichting hangt niet alleen af van de lengte van het voertuig, maar ook van de datum van

ingebruikname (datum eerste toelating). Alleen bij twijfel meet je de lengte van een voertuig. Een fietsendrager die zonder gereedschap kan worden verwijderd of opgeklapt, wordt niet meegerekend bij het bepalen van de lengte van het voertuig. Dit geldt alleen voor personenauto's en lichte bedrijfsauto's. Steekt de fietsendrager meer dan 75 cm uit? Dan is deze uitzondering niet van toepassing en meet je de gehele lengte mee bij het bepalen van de voertuiglengte. Een fietsendrager bestaat uit de constructie voor het dragen van de fietsen en een bevestigingsdeel om deze aan het voertuig te koppelen. Het bevestigingsdeel kan de koppeling (trekhaak) zijn, maar dat

hoeft niet. Dit kan ook een frame, steun of balk zijn die vast aan het voertuig is gemonteerd. Is een fietsendrager verwijderbaar of opklapbaar? Dan zijn alle onderdelen van de fietsendrager uitgezonderd voor de lengtemeting. Dus ook de constructie waarmee de fietsendrager aan het voertuig is bevestigd.

Scan de QR-code naar artikel 5.1a.1 begrippen afmetingen met de keuringseisen voor afmetingen in het APK-handboek



Van lichtkamer naar LED-cluster

Verlichting verandert, jouw beoordeling ook

De verlichting op voertuigen ontwikkelt zich razendsnel. Vroeger werd gesproken over aparte 'kamers' in een lichtunit, tegenwoordig hebben we LED-verlichting en spreken we dus niet meer over 'kamers'. Voor APK-keurmeesters betekent dit een verandering in de beoordeling van deze nieuwe lichtsystemen.

- Wat bedoelen we met een 'kamer'?**

Traditionele lichtunits werkten simpel: één compartiment, één functie. Stadslucht, richtingaanwijzer, dimlicht. Elk had zijn eigen 'kamertje' met gloeilamp en reflector. Bij een defect was het eenvoudig te zien welke functie uitviel.
- Waarom de term 'kamer' niet meer past**

Voertuigen maken nu steeds vaker gebruik van LED-verlichting. Moderne units gebruiken tientallen LED's die soms dynamisch samenwerken. De functies zijn niet langer fysiek gescheiden, maar worden elektronisch aangestuurd en gecombineerd binnen één optisch systeem. Dezelfde fysieke ruimte kan remlicht, richtingaanwijzer of achterlicht zijn, afhankelijk van welke LED's actief zijn.

gebruiken tientallen LED's die soms dynamisch samenwerken. De functies zijn niet langer fysiek gescheiden, maar worden elektronisch aangestuurd en gecombineerd binnen één optisch systeem. Dezelfde fysieke ruimte kan remlicht, richtingaanwijzer of achterlicht zijn, afhankelijk van welke LED's actief zijn.

**Wat betekent dit voor de APK?**  
Volgens het APK-handboek geldt: "Indien



een licht wordt gevormd door meerdere lichtbronnen, mag door defecte lichtbronnen het oorspronkelijk lichtoppervlak met niet meer dan 25%

afnemen." Vertaald naar de praktijk: bestaat een remlicht bijvoorbeeld uit 20 LED's, dan mogen er maximaal 5 defect zijn. Je oordeelt dus niet meer of een 'kamer' werkt, maar of het lichtoppervlak (en de lichtopbrengst) nog voldoet aan de eisen.

- Waar moet je onder andere op letten?**
- **Lichtbeeld controleren.** Is het licht nog helder en functioneel zichtbaar?
  - **Symmetrie vergelijken.** Zijn links en rechts nagenoeg gelijk in kleur, sterkte en werking?

- **Defecten tellen.** Vallen uitgevallen LED's binnen de 25%-regel?
- **Elke functie apart testen.** Beoordeel iedere verlichtingsfunctie individueel.

**De essentie**  
De verschuiving van lichtkamers naar LED-units vraagt om een andere manier van beoordelen. Focus niet meer op individuele kamers, maar op het totale lichtbeeld en de functionaliteit. Als keurmeester zorg je op die manier voor een correcte beoordeling van de verlichting.

# Bijzonder kenteken, altijd kentekenbewijs (kentekencard) nodig

Hoewel het kentekenregister steeds meer gegevens toont van voertuigen met bijzondere kentekens, blijft het kentekenbewijs (de kentekencard) verplicht bij de APK. De regelgeving is hierin helder: zonder kentekenbewijs geen keuring.

### Wat je moet controleren

Als APK-keurmeester start je elke keuring door voertuiggegevens te raadplegen via het kentekenregister. Bij voertuigen met bijzondere kentekens (zoals CD, CDJ, BN of GN) toonde het raadpleegscherm onvoldoende informatie voor een goede keuring. Dat betekende dus dat je daardoor altijd een kentekenbewijs

(kentekencard) nodig hebt. Door recente systeemwijzigingen toont de RDW nu steeds vaker alle benodigde gegevens in het raadpleegscherm. Dat betekent echter niet dat je het kentekenbewijs (kentekencard) van een voertuig met bijzonder kenteken niet meer nodig hebt.

### De regel blijft hetzelfde

In het APK-handboek staat nog steeds dat je bij voertuigen met bijzondere kentekens het kentekenbewijs (kentekencard) moet gebruiken. Zorg er dus voor dat je die altijd bij de hand hebt tijdens een APK. In artikel 27 van de Regeling Erkenning en keuringsbevoegdheid APK staat bij lid 5: "Er wordt geen keuring verricht dan nadat

door de aanvrager de voor het voertuig afgegeven kentekencard, dan wel het kentekenbewijs is overlegd, indien het voertuig is voorzien van een kenteken bevattende de lettergroep AA, CD, CDJ dan wel de lettergroep BN of GN en twee groepen van twee cijfers."

### Samengevat

Ook al lijkt het kentekenregister compleet gevuld, de regelgeving blijft leidend. Je mag het voertuig **niet** keuren als het kentekenbewijs of de kentekencard ontbreekt. Vraag bij voertuigen met bijzondere kentekens hier dus altijd om voordat je begint met keuren.

# Identificatie begint bij het VIN, ook als 'plaats VIN' ontbreekt



Als APK-keurmeester begin je elke keuring met het vaststellen van de identiteit van het voertuig. Het voertuigidentificatienummer (VIN) speelt hierbij een cruciale rol. Toch is 'plaats VIN' in de voertuiggegevens steeds vaker leeg. Waar kun je als keurmeester het VIN vinden?

Het vermelden van de 'plaats VIN' is geen verplicht onderdeel meer van de typegoedkeuring. Fabrikanten leveren deze informatie daarom niet altijd meer standaard aan. Dit veld verdwijnt dus geleidelijk uit de voertuiggegevens.

### Geen VIN: geen keuring

Artikel 5.\*.1 van de APK-regelgeving is helder: het voertuig moet overeenstemmen met de gegevens in het kentekenregister. Het voertuigidentificatienummer (VIN) moet dus aanwezig zijn op een vast deel van het voertuig, goed leesbaar zijn en overeenkomen met het register. Ontbreekt het VIN, is het niet leesbaar of klopt het niet? Dan mag je het voertuig niet keuren.

### Altijd controleren

Ook al heb je het VIN bij een vorige keuring gecontroleerd, check het altijd opnieuw. Door schade, reparaties of vervanging van onderdelen kan het VIN ondertussen beschadigd of onzichtbaar zijn geworden.

### Onvindbaar?

Staat er geen 'plaats VIN' vermeld in de voertuiggegevens? Check dan eerst de handleiding, daar staat meestal waar het VIN staat. Kom je er met de handleiding niet uit, dan kun je informatie opvragen bij de fabrikant of importeur.

# Update register meetmiddelen

Het register meetmiddelen (RME) wordt vernieuwd. Het huidige systeem draait op verouderde software en krijgt een moderne opvolger. Wat betekent dit voor jou als keurmeester?

Het RME is een essentieel onderdeel van het APK-systeem. Hier registreert de onderzoeksgerechtigde (OG) alle meetmiddelen van een erkenninghouder die nodig zijn voor de APK. Denk aan roetmeters, deeltjestellers en remmentestbanken. Dit register zorgt ervoor dat de erkenninghouder en APK-keurmeester kunnen inzien welke meetmiddelen geregistreerd zijn, wanneer de goedkeuring verloopt, en dat de RDW kan controleren of de juiste, goedgekeurde apparatuur wordt gebruikt.

### Waarom vernieuwen?

Het huidige systeem achter het register is gebouwd op een verouderd softwareplatform. Daarom werkt de RDW aan een vernieuwing. Deze modernisering is nodig om het systeem toekomstbestendig te maken en beter aan te laten sluiten op de behoeften van zowel de RDW als de branche.

### Verandering vanaf 2026

Voor jou als APK-keurmeester verandert er voorlopig nog niets. De eerste zichtbare veranderingen worden op zijn vroegst eind 2026 verwacht. Tot die tijd blijft het huidige register gewoon in gebruik.

### Mogelijke nieuwe functies

De RDW grijpt deze vernieuwing ook aan om te onderzoeken welke nieuwe functionaliteiten kunnen worden toegevoegd. Denk bijvoorbeeld aan gebruiksvriendelijkere interfaces, koppelingen tussen meetmiddelen en te keuren voertuigen met RDW-systemen, en automatische meldingen bij het verlopen van een vervaldatum. Wat er precies verandert, is nog in ontwikkeling. De RDW houdt de branche op de hoogte van de voortgang. In toekomstige edities van dit vakblad lees je hier meer over.

# Veerschotels: goed kijken is goed keuren



Bij beoordelingen van wielophanging moet je als APK-keurmeester scherp onderscheid maken tussen de veerschotel en andere onderdelen. Bepaal nauwkeurig wat je ziet en vooral: wat de functie is van elk onderdeel. Belangrijk aandachtspunt tijdens een beoordeling is de veerschotel, het onderdeel waarop de schroefveer rust.



In sommige voertuigen bevindt zich tussen de veer en de veerschotel een rubber. Dit rubber is soms versterkt met metaal, dempt trillingen en beperkt slijtage. Maar let op: dit met metaal versterkte rubber is niet automatisch de veerschotel zelf.

### Wat zie je op de foto?

De foto toont een typische wielophanging met rubberen tussenlaag tussen veer en veerschotel. Als keurmeester moet je hier beoordelen: heeft dit rubber een structurele functie of slechts een dempende werking?



### Wanneer afkeuren?

Is het met metaal versterkte rubber versleten of gescheurd? Dan leidt dat niet altijd tot afkeur. Dat is alleen het geval als het rubber een structureel dragende functie heeft. Artikel 5.\*.8: De onderdelen van het veersysteem mogen geen breuken of scheuren vertonen, mogen niet ernstig door corrosie zijn aangetast en moeten deugdelijk zijn bevestigd. Hieraan wordt voor wat betreft de veerschotels voldaan, indien deze niet zijn doorgeroest. Het is dus aan de keurmeester om per situatie te beoordelen of het onderdeel in kwestie onder deze bepaling valt. Vraag indien nodig informatie bij de fabrikant.

# Meer rust, eerlijker toezicht: meldpauze werpt vruchten af

Sinds 1 januari 2025 geldt er een meldpauze bij de APK-afmeldingen. Het belangrijkste doel: misbruik tegengaan en toezicht eerlijker spreiden. Hoe bevalt deze meldpauze? En kan er (nog) iets beter? “Iedere serieuze keurmeester snapt het nut ervan.”



Mark van Abeelen



Dennis Ipenburg

Het opvallendste effect van de meldpauze? De vroegere afmeldpiek aan het eind van de dag is helemaal weg.” Dennis Ipenburg, unitmanager Procesondersteuning Toezicht bij de RDW, ziet sinds de invoering van de meldpauze duidelijke veranderingen in de patronen van APK-meldingen. “Gunstig, want daardoor kunnen we het toezichtproces betrouwbaarder maken en zo de

veerkeersveiligheid beter waarborgen. Deze maatregel helpt mee om de steekproeven beter te verdelen over de dag én over de bedrijven die het echt nodig hebben. Dat maakt het hele systeem eerlijker en betrouwbaarder.”

**Waarom een meldpauze?**

De aanleiding voor de invoering van de meldpauze is helder: tot voor kort

spaarden keuringsstations hun afmeldingen vaak op, en meldden die in grote aantallen tegelijk – vaak pas richting einde dag. Bovendien werden online veel ‘zwarte APK’s’ aangeboden (via bijvoorbeeld WhatsApp of social media), waarbij voertuigen in werkelijkheid niet werden gekeurd. “Doordat die meldingen altijd tegelijkertijd en vaak aan het eind van de dag werden

gedaan, konden we daar niet op een eerlijke en betrouwbare wijze toezicht op houden.” Hoe groot de APK-fraude was, is niet helemaal helder. “Maar alleen al in 2024 hebben we van 350 voertuigen de APK-goedkeuring ingetrokken,” weet Ipenburg, “omdat we konden aantonen dat die op de vermelde tijd niet bij de keuring aanwezig waren.” De meldpauze maakt dat flink lastiger: sinds 1 januari mag een erkenninghouder slechts één voertuig per minuut afmelden. Ook mag een keurmeester slechts elke vijf minuten een afmelding doen. Deze nieuwe regels komen bovenop de al langer bestaande grens van maximaal vier goedkeuringen per uur per keurmeester. En dat werkt! Ipenburg: “Sinds de meldpauze zien we een mooie spreiding van afmeldingen over de dag. Dat geeft rust en maakt toezicht gericht.” Ook keurmeesters merken het verschil. “We krijgen signalen van keurmeesters die blij zijn dat het systeem eerlijker wordt,” zegt Ipenburg. “Zij doen hun werk zoals het hoort en zijn opgelucht dat frauduleuze concurrenten minder kans krijgen.”

**‘De vijfminutenregel is geen enkel probleem. De éénminuutregel zorgt bij ons wel voor frustratie’**

**In de praktijk**

Bij keuringsbedrijf Van Abeelen, vier vestigingen en 60.000 keuringen per jaar, merken ze vooral de gevolgen van de éénminuutregel voor erkenninghouders. “Voor onze keurmeesters is de vijfminutenregel geen enkel probleem,” zegt Mark van Abeelen, mede-eigenaar en voorzitter van de VOM-APK (Vereniging van Onafhankelijke en Mobiele APK). “Die tijd heb je sowieso nodig voor een goede keuring. De éénminuutregel zorgt bij ons wel voor wat frustratie.” Van Abeelen

gebruikt meerdere keuringsstraten tegelijk. “Wij draaien hogere aantallen. Zeker bij jonge auto’s ben je vaak in een minuut of 12 tot 15 wel klaar. Bij ons zijn meerdere keurmeesters tegelijk klaar met een auto. Maar we mogen er maar één per minuut afmelden. De ander moet dan wachten. Dat is zonde van de tijd.” Wat Van Abeelen ook niet altijd handig vindt, is dat het RDW-systeem pas om 08:30 uur beschikbaar is, terwijl zijn keurmeesters ’s ochtends al om 08:00 uur beginnen met keuren. “Nu we auto’s niet tegelijk mogen afmelden, beginnen we elke dag met een vertraging.”

**Genuanceerd beeld**

Voor veruit de meeste keuringsstations in Nederland gelden die bezwaren niet, merkt Ipenburg. “We kregen in het begin wat telefoontjes van mensen die dachten dat het systeem haperde als ze niet konden afmelden. Helaas waren zij, ondanks de communicatie die we daarover hadden gedaan, niet bekend met deze aanpassing. Maar veruit de meeste keurmeesters staan achter het doel en waarderen dat we op deze manier een betrouwbaarder systeem neerzetten.” Dat ziet ook Van Abeelen: “Iedere serieuze keurmeester snapt het nut ervan.”

**Verbeterpunten**

Van Abeelen ziet wel twee verbeterpunten. “Het zou fijn zijn als er bij de éénminuutregel rekening wordt gehouden met het aantal keuringsstraten binnen de erkenning. En ik denk dat we omhoog zouden kunnen naar vijf afmeldingen per uur per keurmeester. Daarmee compenseer je ook de verloren tijd aan het begin van de dag.” Voor de RDW ligt de focus voorlopig op het behouden van het systeem zoals het nu is. Ipenburg: “We willen eerst zorgen dat dit goed landt. Maar we blijven kijken waar verfijning mogelijk is. We monitoren de gevolgen, zodat de keuring betrouwbaar is en blijft. Zoals betere authenticatie van keurmeesters of het koppelen van apparatuur aan de keuring.”

**‘Ik geef het een 9: nog niet perfect, maar het doet wél waarvoor het bedoeld is’**

**Goede balans**

Wat voor rapportcijfer verdient de meldpauze? “Een 7,” vindt Van Abeelen, “met potentie voor een 9.” Ipenburg geeft het nieuwe systeem nú al een dikke 9. “Het is nog niet perfect, maar doet al wél precies waarvoor het bedoeld is: het bemoeilijkt fraude én verbetert de planning en kwaliteit van de steekproeven. Dit is een mooie stap vooruit. Het APK-systeem in Nederland is sterk, mede dankzij goed toezicht. Dat moeten we zo houden.” Van Abeelen onderschrijft dat: “We hebben een van de beste APK-systemen van Europa. Dit helpt ons om op dat niveau te blijven. Daar heeft iedereen belang bij: keurmeesters, erkenninghouders én de consument.”

**Soepele procedure**

**Volg je de 5 vaste stappen in de APK-procedure, dan merk je nauwelijks iets van de meldpauze.**

**Dus:**

- Voertuiggegevens raadplegen.
- Keuring uitvoeren.
- Voertuig/keuring afmelden.
- APK-rapport printen.
- APK-rapport ondertekenen.

**Illegale APK? Meld het!**

**Zie jij op social media advertenties voor illegale online APK’s? Meld ze via MeldpuntAPK@rdw.nl. De RDW neemt je melding dan serieus in onderzoek.**

# Werkplaatsverwarming: warm én veilig werken

Voor je het weet staat de winter weer voor de deur en zet je de verwarming in de werkplaats aan. Maar wist je dat de verwarming in de keuringsruimte aan strikte eisen moet voldoen? Niet alleen voor jouw comfort, maar ook voor de betrouwbaarheid van je meetmiddelen en de veiligheid van iedereen.



**Meetmiddelen vragen de juiste temperatuur**  
Je APK-meetmiddelen werken alleen correct binnen het temperatuurbereik dat de fabrikant vastgesteld heeft. Een te koude of te warme ruimte leidt tot

onnauwkeurige metingen en onbetrouwbare keuringen. Goede verwarming is dus essentieel voor betrouwbare resultaten.

**Geen open vuur**  
De RDW is duidelijk: verwarming met open vuur is niet toegestaan. Denk hierbij aan open gaskachels, dieselkachels of branders. Deze vormen een risico op brand of zelfs explosie.

**Gesloten systeem verplicht**  
Elke verwarming moet een gesloten systeem zijn, waarbij de aanvoer van lucht van buiten komt en de afvoer van rookgassen naar buiten gaan. Dit voorkomt dat schadelijke stoffen zich ophopen in de werkplaats.

**Oppervlaktetemperatuur en explosiegevaar**  
Te hete oppervlakken kunnen een ontstekingsbron vormen waar brandbare

dampen of gassen aanwezig zijn. Daarom gelden wettelijke eisen voor de maximale temperatuur van verwarmingsonderdelen.

**Verantwoordelijkheid delen**  
De werkgever is verantwoordelijk voor een veilige werkplek. Maar ook als werknemer draag je verantwoordelijkheid voor je eigen veiligheid en die van anderen. Controleer dus of de verwarming voldoet aan de eisen en meld onveilige situaties direct bij de verantwoordelijke.

**Waar vind je de regels?**  
De eisen die de Arbowet stelt aan verwarmingsinstallaties in werkplaatsen zijn streng. De minimale eis die de RDW hieraan stelt is te vinden in het document *Toelichting inrichting werkplaats en apparatuur* van de RDW.



# Zwaarder door accu's: wat betekent dat voor de hefinrichting?

Als APK-keurmeester kom je steeds vaker elektrische voertuigen tegen, die vooral vanwege de accu's zwaarder kunnen zijn dan ze lijken. Hoewel ze lijken op APK2-voertuigen, vallen ze vanwege hun gewicht soms onder de APK1-regelgeving. Het gewicht stelt ook andere eisen aan je hefinrichting.

**APK1 of APK2?**  
Let goed op het onderscheid tussen APK1 en APK2. Een elektrische bestelwagen die eruitziet als een gewone bedrijfswagen (APK2), kan door zijn accu's een technisch toegestane maximummassa (TTM) hebben van meer dan 3.500 kg. Dan valt hij onder APK1-regelgeving, met andere eisen voor:

- Keuringsprocedure.
- Erkenningseisen.
- Erkenningsbesluit.
- Technische voorzieningen.

**Hefinrichting: check altijd het draagvermogen!**  
Een cruciaal aandachtspunt bij deze voertuigen is de hefinrichting. De RDW stelt duidelijke eisen: je hefinrichting moet geschikt zijn voor de voertuiggroep waarvoor je erkenning hebt. Het draagvermogen moet het voertuiggewicht veilig kunnen dragen.

**Praktische checkpunten**

- Controleer het draagvermogen van de hefinrichting vóór gebruik.

- Raadpleeg altijd de handleiding van de hefinrichting.
- Zoek het draagvermogen op de hefinrichting zelf, dit moet zichtbaar zijn.
- Geen markering zichtbaar? Dan heb je een verklaring van de fabrikant of onafhankelijk instituut nodig.

**Veiligheid is belangrijk**  
Een ongeschikte hefinrichting brengt risico's met zich mee:

- Directe veiligheidsrisico's voor jou en collega's.
- Zware voertuigen kunnen het hefvermogen overschrijden.
- Steekproefcontrole kan tot afkeuring leiden.
- APK-erkenning kan in gevaar komen.

# Verlichting tijdens de APK: van stadslicht tot instelbare kleuren

**Moderne voertuigen hebben steeds complexere verlichting: gecombineerde stadslichten en dagrijlichten, dynamische LED-balken en instelbare kleuren. Maar hoe beoordeel je deze als APK-keurmeester? En wat mag wel en wat niet?**

**Stadslicht versus dagrijlicht: ken het verschil**  
**Stadslicht** maakt van de voorkant de aanwezigheid van het voertuig kenbaar en is een aanwijzing voor de breedte van het voertuig.  
**Dagrijlicht** is een voorwaarts gericht licht om het voertuig overdag beter zichtbaar te maken. Sommige voertuigen combineren deze functies in één lichtunit. Dagrijverlichting wordt soms zwakker bij het inschakelen van stadslicht, waardoor ze een combinatie vormen. Als keurmeester moet je dan goed kijken naar de werking.

**Origineel of achteraf aangepast?**  
Een belangrijk onderdeel van de APK is het beoordelen of de verlichting origineel is, of achteraf is aangepast of aangebracht. Originele verlichting voldoet aan de typegoedkeuring van het voertuig. Achteraf gemonteerde of geprogrammeerde verlichting, zoals oranje stadslichten of dynamische lichtbalken, moeten aan de APK-eisen voldoen én mogen de werking van verplichte verlichting niet beïnvloeden.

- Waar let je op tijdens de APK?**
- **Instelbare verlichting.** Software die kleuren kan wijzigen lijkt vaak netjes geïntegreerd, maar kan later zijn toegevoegd. Dit is niet automatisch toegestaan.
  - **Dynamische LED-balken.** Verlichting die over de volledige breedte van het voertuig loopt, zoals dynamische LED-balken, moet beoordeeld worden op functie, kleur, plaatsing en symmetrie. Deze LED-balken mogen niet de functie van verplichte verlichting overnemen, tenzij ze voldoen aan de wettelijke eisen.
  - **Kleur.** De kleur moet overeenkomen met de functie: voorkant: wit of geel, achterkant: rood.
  - **Symmetrie.** Verlichting met dezelfde functie moet links en rechts nagenoeg gelijk zijn.
  - **Bevestiging.** De lichtunits moeten deugdelijk bevestigd zijn. Beschadigingen mogen het lichtbeeld niet nadelig beïnvloeden.
  - **Werking.** Alle verplichte verlichting moet goed functioneren. Bij gecombineerde functies test je elke functie apart.

**Blijf kritisch**  
De verlichting van voertuigen wordt steeds geavanceerder, maar de APK-eisen blijven helder: veiligheid en zichtbaarheid staan voorop. Als keurmeester is het jouw taak om kritisch te blijven kijken naar wat origineel is, wat toegestaan is, en wat niet. Laat je niet misleiden door slimme software of andere fraaie lichten.





Arjan Oerlemans bij de DAF LF – met een miljoen kilometer op de klok – waar zijn vader zo trots op was.

## ‘Ik laat deze 20 jaar oude DAF LF tóch weer keuren, **puur vanwege het sentiment**’

“Mijn bedrijfsmiddelen bekijk ik graag met een nuchtere bril. Als transportondernemer kijk je naar de kosten versus de baten, ingewikkelder hoeft dat niet te zijn. Met die blik bekeken is een twintig jaar oude DAF LF al lang afgeschreven, zeker met een miljoen kilometer op de klok. Maar hoewel ik het wel zou willen, kan ik onze LF nooit helemaal nuchter bekijken. Daarom laat ik ‘m toch weer keuren.”

“Ons familiebedrijf vindt zijn oorsprong in 1967. Voor regionale ondernemingen vervoeren we onder andere machines, leidingen en zeecontainers. Ik ben de derde generatie in het bedrijf. Eerst stond mijn opa aan het roer, daarna mijn vader en nu ik. Mijn vader, Willem Oerlemans, overleed vorig jaar aan kanker, op 78-jarige leeftijd. Hij kocht die DAF LF in 2005, voor kleine werkzaamheden waarmee hij zijn klanten nog beter kon helpen.

Hij zette die miljoen kilometer op de teller. Die auto werd voor hem een soort tweede thuis, hij was er apetrots op en zorgde er enorm goed voor. En al die tijd functioneerde de LF probleemloos, hij kwam doorgaans fluitend door de APK.”

“Nu rijdt de LF eigenlijk nauwelijks meer. Ik heb er geen chauffeur meer voor en de ritjes die mijn vader ermee deed los ik nu anders op. Nuchter bekeken zou ik afscheid van de LF kunnen nemen, maar toch hou ik eraan vast en laat ik ‘m weer keuren. Omdat hij het altijd doet, omdat ik denk dat hij in de toekomst nog nuttig kan zijn, maar ook vanwege de emotionele waarde. Het was echt mijn vaders autootje. We hebben hem er zelfs mee naar zijn laatste rustplaats gebracht. Er staat een miljoen op de klok, maar er kleven ook een miljoen herinneringen aan. En hoewel ik al die herinneringen in mijn hoofd heb, is het ergens toch fijn om te weten dat de LF er nog staat.”