



RDW

APK**KEUR** MEESTER

NUMMER 111 - DECEMBER 2025

'Het werk is fantastisch, F1-monteur is de droom'

KEURMEESTER LUCAS VAN BOCHOVE: DEALERHOLDING AMEGA, DORDRECHT

Vernieuwd erkenningstelsel

INTRODUCTIE BASISERKENNING

DIT VERANDERT ER - PAGINA 5

Samenwerking exameninstantie en toezichthouder

'DE APK VERANDERT MEE MET
DE TECHNIEK IN DE VOERTUIGEN'

DUBBELINTERVIEW - PAGINA 8

Tachograaf vanaf 2.500 kg

INTERNATIONAAL VERVOER

NIEUWE REGELS - PAGINA 10

Veranderingen in de erkenningen



Rob van Dokkumburg
Unitmanager
Bedrijfsbezoeken RDW

Op 1 januari 2026 start het vernieuwde erkenningstelsel. Een kernonderdeel is de Basiserkenning. Deze is verplicht voor alle (APK-)erkenninghouders. Ben je al erkenninghouder? Dan krijg je automatisch deze Basiserkenning. Nieuwe erkenninghouders hebben onder meer een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG) en een inschrijving bij de Kamer van Koophandel nodig. Pas als je die Basiserkenning hebt, mag je werkzaamheden uitvoeren namens de RDW waarvoor je een erkenning hebt. Alle erkende bedrijven moeten, als de RDW daarom vraagt, ook een VOG en KvK-inschrijving aanleveren. Zij hebben inmiddels een erkenningengids ontvangen met benodigde informatie. Daarin staat ook dat de RDW nieuwe manieren krijgt om te handhaven en er zo meer ruimte ontstaat voor maatregelen-op-maat. Voor keurmeesters verandert er niet veel. Wel gaat het landelijke percentage steekproeven omlaag van 3% naar 2,7%. In dit vakblad lees je meer informatie over het vernieuwde stelsel. Mocht je hierna nog vragen hebben, aarzel dan niet om die aan mijn collega's te stellen. Ook in het nieuwe erkenningstelsel blijven we samen werken aan veiligheid en duurzaamheid op de weg.

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.



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, veeleenvoudigd en/of openbaar worden gemaakt. Voor de precieze keuringseisen verwijzen wij naar de Regelgeving APK. Dit vakblad is hier digitaal te lezen: www.rdw.nl/over-rdw/actueel/vakblad-apk-keurmeester. *APK-keurmeester* wordt gemaakt in samenwerking met:



Hij is jong en ambitieus. En door zijn werkgever, dealerholding Amega, is de 18-jarige Lucas van Bochove tot in de puntjes voorbereid op het APK-examen. Dus, is hij geslaagd? “Jazeker. In één keer!”



Lucas van Bochove
Amega, Dordrecht

Gefeliciteerd! Je bent één van de jongste keurmeesters van Nederland!

“Ja, ik ben vier dagen vóór mijn achttiende verjaardag geslaagd. Volgens mij moest er eerst bekeken worden of dat eigenlijk wel kon, maar het kon! Omdat ik graag het hoogste niveau als monteur wil bereiken, was het logisch om ook het APK-examen af te leggen. Als APK-keurmeester heb je een belangrijke functie, want zonder geldige APK mag een auto de weg niet op. Dat ik bepaal of een voertuig veilig genoeg is om te mogen deelnemen aan het verkeer, vind ik iets speciaals. Ik ben blij!”

Hoe ben je in dit vak – en bij dit bedrijf – terechtgekomen?

“School is niks voor mij, veel te veel theorie en veel te weinig praktijk. Daarom besloot ik een BBL-opleiding tot automonteur te gaan volgen. Vier dagen werk en maar één dag in de schoolbanken, dat is veel beter. Toen ik op zoek was naar een werkplek ben ik binnengelopen bij Mulder Van Mill - onderdeel van Amega - in Alblasserdam. Gewoon, omdat ik die

garage kende en er vlakbij woon. Daar sprak ik met de werkplaatschef en leermeester, die verwezen me door naar de HR-afdeling van Amega. Ik werk nu bij Amega in Dordrecht, in een werkplaats met 15 collega's waar ik één van de drie APK-keurmeesters ben.”

Hoe heeft je werkgever je geholpen om te slagen voor je examen?

“Bij ons bedrijf is veel aandacht voor leren en ontwikkelen. Dat begint al met ons TOP-traject voor studentmonteurs met hierin veel trainingen, examentrainingen en extra begeleiding door een studentcoach. Dit helpt je echt met je opleiding en hier heb ik zelf ook veel profijt van gehad. Maar ook voor het behalen van je APK krijg je extra begeleiding. Zo stimuleert onze opleidingsadviseur je met het goed voorbereiden op het examen en daarmee is de kans dat je in één keer slaagt veel groter. Ik was best zenuwachtig voor het examen, maar in de werkplaats kreeg ik alle ruimte om samen met een APK-keurmeester de APK's na te lopen, zodat ik

me het hele proces eigen kon maken. Dat hielp heel veel. Ik merkte hoezeer de hele organisatie achter me stond en hoe iedereen wilde dat ik zou slagen. En *last but not least*: binnen ons bedrijf geldt dat als je in één keer slaagt, je een bonus krijgt van maar liefst 250 euro. Die zag ik natuurlijk ook wel zitten. Al met al had ik me geen betere steun kunnen wensen.”

Hoe is het om écht keurmeester te zijn?

“Ik vind het zoals gezegd erg speciaal, maar ik mis nog wat ervaring. Soms moet je de regels wel héél goed kennen, vooral bij roest is dat soms lastig. Hoe meer ik keur, hoe makkelijker dat zal worden en natuurlijk kan ik nog steeds bij mijn collega's terecht met vragen. Ik vind mijn werk fantastisch, maar blijf ambitieus: toen ik een jaar of 9 was, werd ik op slag verliefd op de Formule 1. Om coureur te worden, ben ik waarschijnlijk al te laat, maar Formule 1-monteur? Dat lijkt me nóg mooier dan APK-keurmeester zijn...”

Steekproeven op APK-meldingen: slimmer, gericht en eerlijker

De APK-steekproef is al jaren een belangrijk instrument van de RDW om de kwaliteit van de keuringen te waarborgen. Sinds de meldpauze is de aansturing van steekproefcontroleurs beter verdeeld en daardoor eerlijker. Wat betekent dit voor jou als APK-keurmeester?

Prioriteit op basis van risico en historie

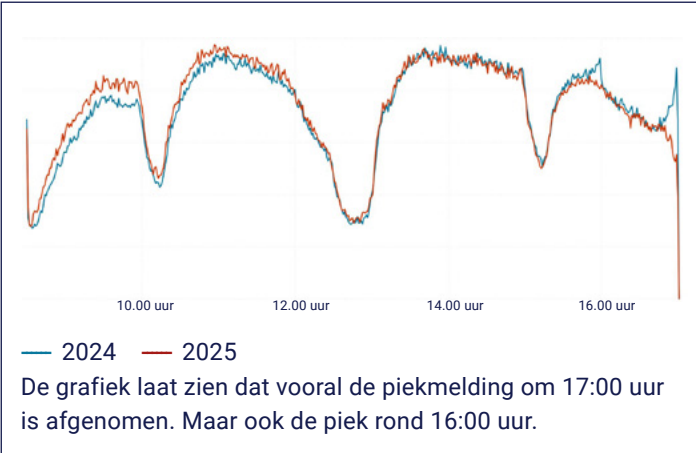
Bedrijven die veel voertuigen afmelden, hebben meer kans bij de toewijzing van steekproeven. Dit is logisch: waar veel gekeurd wordt, vallen meer steekproeven. Daarnaast hebben bedrijven die langere tijd geen steekproef hebben gehad, automatisch een hogere prioriteit. Zo voorkomen wij dat bepaalde keuringsstations onbedoeld buiten beeld blijven. Deze aanpak zorgt voor een betere spreiding en verhoogt de betrouwbaarheid van het systeem.

Meldpauze en betere steekproefaansturing

Dankzij deze meldpauze verloopt de toewijzing van steekproeven nu efficiënter en werkt het systeem betrouwbaarder. Het doen van meerdere meldingen tegelijkertijd is niet meer mogelijk.

Geen piek meer om 17:00 uur

Een opvallend effect van de meldpauze is het verdwijnen van de bekende piek in afmeldingen rond 17:00 uur, en minder om 8:30 uur. Zie grafiek. Voorheen was dit hét moment waarop veel voertuigen tegelijk werden afgemeld, wat leidde tot een verlaagde kans op steekproeven bij erkenninghouders waar



Wielvrijsystemen (brugkrik) toegevoegd aan hefbrugkeuring

Wielvrijsystemen, ook wel brugkriken genoemd, maken het werk van de keurmeester makkelijker. Soms zitten ze in de rijbaan ingebouwd, soms zijn ze tussen de rijbanen gemonteerd. Het is belangrijk dat deze brugkriken veilig zijn. Door de Arbeidsinspectie worden hefbrug en wielvrijstelsel als een machine gezien. Daarom worden ze al vanaf 1 januari 2025 meegenomen in de keuring van de hefbrug. Tijdens een steekproef, voordat de technische keuring begint, controleert de toezichthouder van de RDW of de hefbrug nog gebruikt mag worden. Dit gebeurt aan de hand van de goedkeuringssticker. Omdat in 2025 alle hefbruggen met wielvrijsystemen een keer gecontroleerd zijn, gaat de RDW vanaf 1 januari 2026 ook kijken of het wielvrijstelsel tussen de rijbanen gekeurd is. Dit kan aan de hand van een goedkeuringssticker op de brugkrik. Is dat niet het geval, dan mag het stelsel niet gebruikt worden bij het uitvoeren van een APK. Er moet dan een andere manier gebruikt worden om de wielen vrij te zetten. Bijvoorbeeld door gebruik van deugdelijke steunpoot/assteun/etc.

meer dan één voertuig tegelijkertijd werden gemeld. Dankzij de nieuwe spreiding in het systeem is deze piek verdwenen, wat zorgt voor een eerlijker speelveld voor alle keurmeesters.

Steekproeven

- Wees voorbereid op steekproeven, ook als je ze al lange tijd niet hebt gehad.
- Er is een grote kans dat het aantal steekproeven vanzelf weer op het juiste niveau komt, nadat je misschien tijdelijk meer steekproeven hebt gekregen.
- Kijk altijd terug over langere periode om te beoordelen of je misschien te veel steekproeven krijgt.
- Zorg dat het voertuig en jijzelf beschikbaar zijn tijdens de wachttijd van 90 minuten na de afmelding, en verlaat de keuringsplaats niet.
- Werk mee met de steekproefcontroleur en zorg dat het technische deel van de keuring binnen 15 minuten kan starten.

De RDW blijft inzetten op transparantie en kwaliteit. Door steekproeven slimmer te verdelen en technische knelpunten aan te pakken, wordt het systeem eerlijker voor iedereen. Als keurmeester speel jij hierin een cruciale rol om de kwaliteit van de APK en voertuigveiligheid zo hoog mogelijk te houden.

Vernieuwd erkenningstelsel gaat op 1 januari in

Op 1 januari 2026 gaat het vernieuwde erkenningstelsel van de RDW in. Door aangepaste wet- en regelgeving veranderen onder andere de tarieven en eisen voor bestaande en nieuwe erkenninghouders. Huidige erkenninghouders krijgen automatisch een Basiserkenning met daaronder specifieke erkenning(en), zoals de erkenning APK. Voor het verkrijgen van een Basiserkenning heb je een juiste inschrijving nodig bij de Kamer van Koophandel (KvK) en een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG).

Voor de erkenninghouder APK of APK-keurmeester verandert er niet veel in het dagelijkse werk, maar er zijn wel een paar belangrijke punten om op te letten:

- De bestaande erkenninghouder krijgt automatisch de Basiserkenning en hoeft daar zelf niets voor te doen. In de loop van de tijd krijg je een verzoek van de RDW om aan de eisen te voldoen voor wat betreft de inschrijving KvK en VOG. Voldoe je niet aan de eisen, dan wordt de Basiserkenning ingetrokken.
- De bevoegdheid APK-keurmeester valt niet onder de Basiserkenning.
- Het landelijke steekproefpercentage voor APK2 wordt iets verlaagd van 3% naar 2,7%.



Robert de Bruin, projectmanager van het RDW-project Modernisering Erkenningstelsel (MERK): “De afgelopen jaren hebben we hard gewerkt aan vernieuwde en toekomstbestendige wet- en regelgeving. Dat is nu rond. We zijn momenteel bezig met het testen en aanpassen van onze systemen en processen. Dat doen we in nauwe samenwerking met de branchepartijen en de providers.”

- In de toekomst verandert de manier van inloggen op het RDW-systeem voor de APK-keurmeesters. Nu logt een keurmeester nog in met een pasnummer en een pincode. We stappen over op een nieuwe manier van inloggen: multi-factor authenticatie (MFA). Dit doen we om fraude tegen te gaan. Hierover volgt gedurende 2026 nadere informatie.

Wat is een Basiserkenning?

Wil je weten wat de Basiserkenning inhoudt of wat de voorwaarde is voor het verkrijgen van een Basiserkenning als nieuwe erkenninghouder? Gebruik de QR-code in dit artikel voor meer informatie.

We bereiden ons samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en branchepartijen zorgvuldig voor op de invoering van het vernieuwde erkenningstelsel. De komende tijd werken we verder aan het testen van nieuwe aanpassingen in onze systemen voor de diverse erkenningen en het voorbereiden van de omzetting van oude naar nieuwe erkenningen. Zo zorgen we dat de overgang op 1 januari 2026 zo soepel mogelijk verloopt.

Scan de QR-code of ga naar rdw.nl/erkenningen en bekijk de animatie-video over hoe het vernieuwde stelsel werkt.

Steekproefpercentage wijzigt

Steekproefsgewijs houden wij toezicht op de APK. Het landelijk gemiddelde steekproefpercentage voor APK2 wijzigt van 3% naar 2,7%. Voor APK1 en APK3 blijft dat steekproefpercentage 3%.

Klanttevredenheidsonderzoek Waardering en samenwerking

Jouw mening doet ertoe! Samen maken we de APK steeds beter. Wanneer je e-mailadres bekend is bij de RDW, kun je een uitnodiging ontvangen voor ons doorlopende tevredenheidsonderzoek onder keurmeesters. Deze uitnodiging sturen we naar keurmeesters die de dag ervoor een steekproef hebben gehad. De enquête wordt anoniem verwerkt. Naast de meerkeuzevragen is er ruimte om zelf opmerkingen achter te laten over onderwerpen die niet aan bod zijn gekomen. Let op: als je in de afgelopen zes maanden al hebt meegedaan aan het onderzoek, ontvang je geen nieuwe uitnodiging.

Sterke respons, hoge waardering

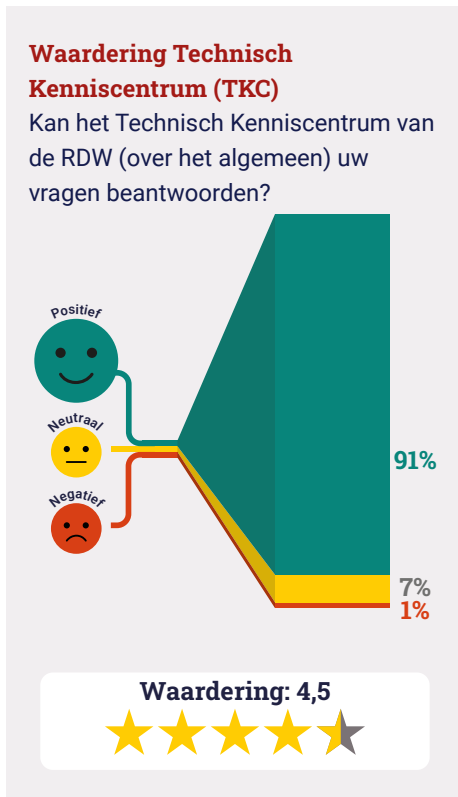
De respons op het onderzoek is erg hoog. En ook de hoge waardering van keurmeesters voor onze toezichthouders valt op.

Tevredenheidsscores

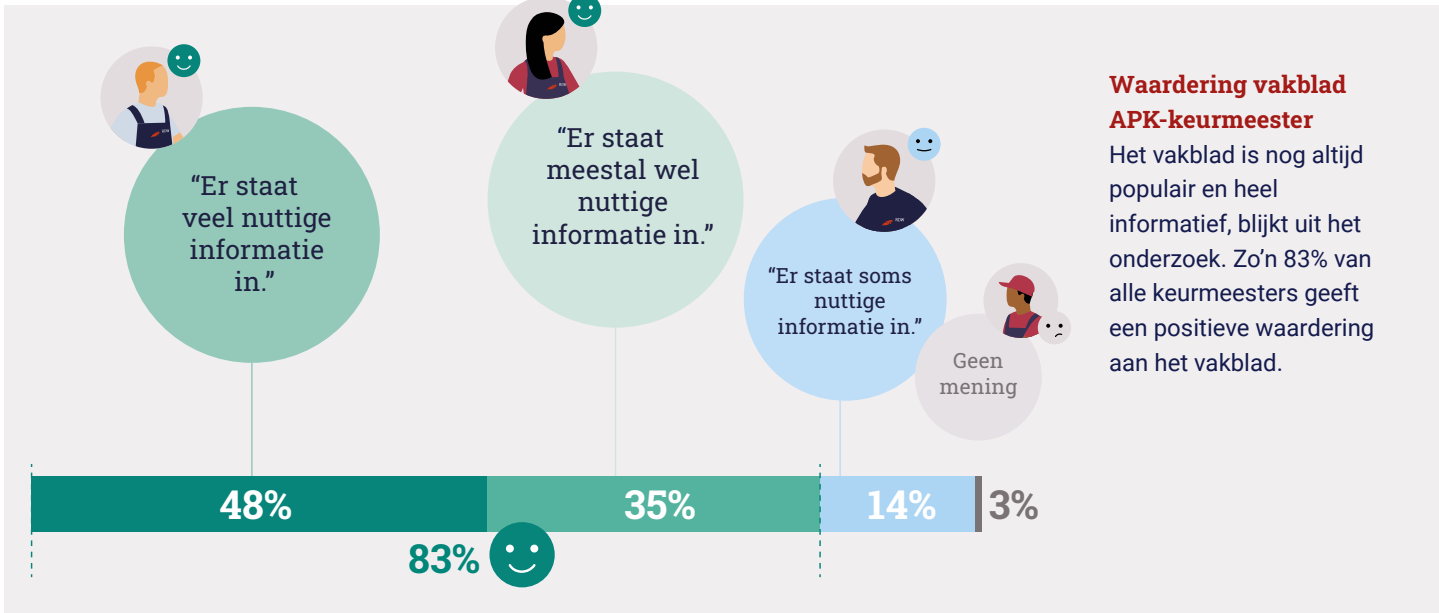
- Welk rapportcijfer geeft u voor de vaktechnische kennis van de steekproefcontroleur?
Waardering: 9,0 (maximaal 10).
- Welk rapportcijfer geeft u voor de manier waarop de steekproefcontroleur met u communiceerde?
Waardering: 9,2 (maximaal 10).
- Wat vindt u van de (algemene) samenwerking tussen u en de RDW?
Waardering: 4,1 (maximaal 5).

Opmerkingen van keurmeesters

- “Duidelijk, steekproefcontroleurs weten waar ze het over hebben en kunnen vragen beantwoorden.”
- “Ze moeten gewoon de auto keuren. Heb regelmatig het gevoel dat ze erg aan het zoeken zijn om iets te vinden.”
- “Prettige samenwerking.”
- “Geen problemen ondervonden.”
- “Fijne steekproefcontroleurs.”



“Bij de RDW zijn wij blij met deze hoge waarderingen,” zegt Marthe Oudega, divisie manager Toezicht & Beoordeling. “Het maakt mij trots op onze medewerkers. Dank jullie wel!”



Misser Top 10 2025

Zoals je inmiddels van ons gewend bent, tonen we regelmatig de Misser Top 10. Dit doen we om te laten zien wat er tijdens steekproeven allemaal als misser wordt geconstateerd.

APK1		
	Omschrijving	Aantal
1	Adviespunten AC1 - AC5	82
2	Remvertraging bedrijfsrem onvoldoende (< 100% >= 95%) (Oplegger)	39
3	Band beschadigd (Bedrijfsauto)	35
4	Tellerstand wijkt (>500km) af t.o.v. voertuig (Bedrijfsauto)	29
5	Luchtlekage reminrichting (Bedrijfsauto)	27
6	Hulpbalk gescheurd (Oplegger)	25
7	Band beschadigd (Oplegger)	22
8	Remverschil op 1 as te groot (Oplegger)	21
9	Loadindex band kleiner dan maximum aslast (Bedrijfsauto)	15
10	Geldigheidsduur tachograaf verstreken (Bedrijfsauto)	12

Waarom? Om die hardnekkige missers eindelijk van de lijst af krijgen. Want als je weet waar de meeste fouten op geconstateerd worden, kun je daar extra scherp op letten.

APK2		
	Omschrijving	Aantal
1	Adviespunt AC1 - AC5	2321
2	Veer gebroken of gescheurd	924
3	Band beschadigd	733
4	Stofhoes stuurinrichting beschadigd, dicht niet af	533
5	CO meer dan wettelijk toegestaan	472
6	Stofhoes fuseekogel beschadigd en dicht niet af	424
7	Gordel beschadigd	346
8	Stofhoes aandrijf-as beschadigd en dicht niet af	334
9	Tellerstand wijkt (>500km) af t.o.v. voertuig	333
10	Remverschil op 1 as te groot	322

De cijfers zijn t/m september 2025.

APK-rapport printen: let op onderste juridische regel

Sinds dit jaar is er een nieuw APK-rapport. Moderner en op veel punten verbeterd. Je ziet nu in één oogopslag of je voertuig wél of niet is goedgekeurd. Let er echter op dat bij het printen van het rapport de onderste juridische regel niet ontbreekt. Deze regel is essentieel, vooral als je in het buitenland wordt aangehouden.

Mogelijke oplossingen

Als bij jou de onderste regel ook ontbreekt, kun je dit oplossen via de instellingen van je printer of browser. Pas de instellingen aan zodat het hele rapport, inclusief de onderste regel, wordt geprint. Kom je er zelf niet uit, raadpleeg dan jouw eigen ICT-afdeling of -adviseur.

Belangrijke regel onderaan het rapport
Toezichthouders merken soms dat de onderste regel van het rapport niet wordt mee geprint. Die regel is wel belangrijk. Er staat namelijk:
"Technisch certificaat op basis van richtlijn 2014/45/EU."

Deze tekst moet op het rapport staan en is vooral van belang wanneer de eigenaar wordt aangehouden in het buitenland. De Europese richtlijn 2014/45/EU gaat over hoe voertuigen gekeurd moeten worden. Met deze regel laat je zien dat het voertuig volgens deze richtlijn is goedgekeurd.



Voorbeeld van een goed geprinte onderste regel.

Nahied Rezwani (Innovam) en Marthe Oudega (RDW)

‘De APK-veranderingen van straks vragen om extra korte lijnen’

Ze zijn allebei nieuw in hun functie en nauw betrokken bij de APK. Nahied Rezwani als directeur van IBKI en branche-opleider Innovam (stichting VAM), Marthe Oudega als divisiemanager Toezicht & Beoordeling bij de RDW. In dit dubbelinterview delen zij hun kijk op de branche en op de APK – waarvoor beide organisaties steeds beter samenwerken.

Jullie zitten nu ongeveer een half jaar in deze rol. Welke inzichten zijn opgedaan? En wat is jullie missie?

Nahied: “Er gaat een wereld voor mij open, hoewel mobiliteit iets is waar iedereen dagelijks mee te maken heeft. Ik heb ruim 300 geweldige collega’s op wie ik kan leunen en die mij wegwijs maken. Ouderwetse hiërarchie, daar geloof ik niet in. Ik was er ook al afkerig van toen ik bij het ministerie van Financiën werkte en directeur was bij de Hogeschool InHolland. Als directeur wil ik vooral faciliterend zijn; zorgen dat mijn collega’s hun werk optimaal kunnen doen en zich comfortabel voelen. Ik zit niet zozeer diep in de inhoud van de APK, dat is de taak van mijn collega’s, zij zijn de experts. Maar ik ben wel zeer nieuwsgierig van aard.”
Marthe: “Inmiddels werk ik 4,5 jaar bij de RDW, maar de divisie Toezicht & Beoordeling is een nieuwe wereld voor mij. Wat mij direct opvalt, is de enorme trots, passie en de kennis die er is met betrekking tot de automotive sector. De gedrevenheid om mij mee te nemen en te laten leren is geweldig. Mijn doel is om te weten wat er speelt op de werkvloer.

Daarom loop ik regelmatig mee met mijn collega’s, zoals toezichthouders en steekproefcontroleurs. Ik wil weten welke gevolgen onze besluiten in de praktijk hebben en het sentiment hierbij proeven. Door buiten naar binnen te halen, kunnen we als organisatie blijven verbeteren.”

Waar vinden het IBKI en de RDW elkaar in de samenwerking?
Nahied: “Wat goed is om te melden: Innovam is het kennis- en opleidingsinstituut voor de mobiliteitsbranche, terwijl IBKI (het Innovam Branche Kwalificatie Instituut, red.) de theorie- en praktijkexamens ontwikkelt en afneemt. IBKI opereert onafhankelijk van Innovam als opleidingsinstituut, in het bijzonder bij wettelijke examens zoals APK, om objectiviteit te waarborgen. De voorwaarden en de richtlijnen voor deze examens zijn ontwikkeld op basis van de APK-regelgeving. Een grote uitdaging is samen werken aan het lage slagingspercentage van de APK-keurmeester-examens. Dat is iets waar we samen met de RDW naar willen kijken, want als mensen keer op keer zakken, is dat niet stimulerend voor hun eigenwaarde of

voor de werkgever. Daarentegen liggen de slagingspercentages van de bevoegdheidsverlengingsexamens hoog, rond de 90%. Het zou mooi zijn als de resultaten van beide examens dicht bij elkaar komen te liggen.”
Marthe: “Ons gezamenlijke doel is zorgen dat voertuigen niet onnodig vervuilen en veilig zijn om zo de verkeersveiligheid te vergroten. Maar net zo belangrijk is dat de keurmeesters met kennis, kunde en toewijding de APK uitvoeren. Na het behalen van het examen komt de RDW langs om toezicht te houden op de kwaliteit van het werk van de keurmeester via steekproeven. Zo borgen we de kwaliteit van de APK en de keurmeesters. De APK is in beweging en veranderingen vragen om korte lijnen en samenwerking tussen de branche en de RDW: zo versterken we elkaar.”

De APK bestaat 40 jaar en is volop in ontwikkeling. Wat gaat er veranderen?
Marthe: “De inhoud van de APK verandert, omdat ook het wagenpark snel verandert. De focus blijft verkeersveiligheid met een scala aan nieuwe criteria, met name op het gebied van duurzaamheid. Er komt



Nahied Rezwani (links) en Marthe Oudega.

een nieuwe richtlijn aan vanuit de Europese Commissie, het zogenoemde ‘Roadworthiness Package’. In dit pakket zit onder andere de vernieuwde APK-richtlijn waarin verschillende voorstellen worden gedaan om voertuigen in Europa in topconditie te houden. Wat de APK over vijf jaar precies inhoudt, is nu nog te vroeg om te zeggen, maar we verwachten eind dit jaar meer duidelijkheid.”
Nahied: “De APK verandert mee met de techniek in de voertuigen. Auto’s zijn steeds vaker elektrisch, zitten vol rijhulpsystemen en staan continu in verbinding met diagnose- en updatesystemen. Om te zorgen dat keurmeesters deze voertuigen veilig en vakkundig kunnen beoordelen, vernieuwt IBKI de APK-examens doorlopend in samenspraak met de RDW. In de opzet, de opdrachten en de beoordeling is steeds meer aandacht voor elektronica, foutdiagnose, veiligheidssystemen en de

praktische toepassing van nieuwe regelgeving. Via ibki.nl vinden (aankomende) keurmeesters een helder stappenplan, oefenmateriaal en informatie over hercertificering, zodat zij ook bij snelle technologische veranderingen klaar zijn voor de APK van vandaag én morgen.”
Jullie plannen nog een gezamenlijke afspraak om de ‘Regelgeving APK’ te bespreken. Wat is de reden hiervoor?
Nahied: “Ik heb veel als leidinggevende in het onderwijs gewerkt en ik denk dat de regelgeving hier en daar verbeterd kan worden. Zeker op het gebied van toegankelijkheid en complexiteit. Ik weet dat de RDW hier ook altijd mee bezig is, maar wellicht is de visie vanuit onze kant waardevol. Ook heb ik ideeën over een app die het werk voor een keurmeester kan vergemakkelijken.”
Marthe: “Met de modernste technieken,

eventueel door AI in te zetten, kunnen we blijven innoveren. De RDW staat er altijd voor open om te kijken hoe we het werk makkelijker, efficiënter en leuker kunnen maken. We gaan hierover in gesprek, want dit kan bijdragen aan de kwaliteit. Hoewel de regelgeving rechtstreeks uit de wet komt en vertaling naar begrijpelijke taal best lastig is, kijken we naar initiatieven om de slagingspercentages omhoog te krijgen, uiteraard met behoud van kwaliteit.”

Nahied Rezwani:
‘Blijf nieuwsgierig en blijf investeren in je vakmanschap en opleiding’

Nahied, wat wil je meegeven aan de (aanstaande) APK-keurmeester die dit leest?
“Tegen hen zou ik willen zeggen: realiseer je bij elke keuring hoe belangrijk je werk is. Jij draagt direct bij aan de verkeersveiligheid. Laat je niet uit het veld slaan als je niet in één keer slaagt, want een examen is ook een leermoment. Blijf nieuwsgierig naar nieuwe technieken en regelgeving en blijf investeren in je vakmanschap en opleiding. Het is bovendien belangrijk dat je als keurmeester altijd de juiste pet op hebt. Als APK-keurmeester werk je in opdracht van de overheid en keur je op de wettelijke minimumeisen. Als monteur kijk je breder en geef je bijvoorbeeld advies over onderhoud. Dit zijn echt twee verschillende rollen.”
En tegen de werkgevers?
“Tegen hen zou ik zeggen: investeer in je medewerkers. Bij bedrijven die investeren in opleiding en hun keurmeesters twee dagen vrijgeven om te studeren en misschien een bonus uitloven bij slagen, zien we hogere slagingspercentages.”

Tachograaf verplicht voor voertuigen van 2.500 t/m 3.500 kg

Vanaf 1 juli 2026 moeten voertuigen en voertuigcombinaties (inclusief aanhanger of oplegger) met een toegestane maximummassa (TMM) van meer dan 2.500 kg een G2V2-tachograaf hebben. Dit geldt alleen voor voertuigen die ingezet worden voor:

- Internationaal commercieel vervoer.
- Cabotagevervoer. Dat is vervoer van goederen over de weg binnen één land door een vervoerder gevestigd in een ander land. Beide landen moeten lid zijn van de EU.

Tot nu toe gold deze verplichting pas vanaf een TTM van meer dan 3.500 kg. Deze regel blijft van kracht voor nationaal vervoer. De aangepaste regel komt voort uit het *European Mobility Package* (EMP) en zet de grens op 2.500 kg. De EMP is een pakket aan maatregelen om transport beter en veiliger te maken.

Kijk voor uitzonderingen of vrijstellingen op de tachograafplicht op:



Wat registreert de G2V2-tachograaf?

- **Rij- en rusttijden.** Begin en einde werktijd.
- **Grenspassages.** Wanneer je een grens overgaat.
- **Laad- en loslocaties.** Waar je laadt en lost.

Wat betekent dit voor erkenninghouders?

Meer voertuigen moeten een tachograaf krijgen vanwege de uitbreiding van de tachograafplicht. Dit vraagt om:

- **Goede informatie voor klanten.** Veel ondernemers weten dit nog niet. Informeer ze op tijd via flyers, nieuwsbrieven of sociale media.

- **Technische voorbereiding.** Bedenk of je zelf G2V2-tachografen wilt installeren en kalibreren. Hiervoor heb je speciale apparatuur, kennis en een bevoegdheid om tachografen te kalibreren nodig.
- **Planning van aanpassingen (retrofits).** Voorkom drukte in 2026. Adviseer klanten nu al om hun voertuigen aan te passen.

Ondersteuning en opleiding

- De RDW houdt toezicht op de installatie en kalibratie van tachografen. Bij vragen over kalibratie biedt het Technisch Kenniscentrum (TKC) van de RDW ondersteuning.
- Opleiding tot tachograaftechnicus is mogelijk bij gespecialiseerde opleiders.
- IBKI neemt het examen af voor de bevoegdheid Tachograaf.

Tijdljn en actiepunten

- Vanaf nu: Informeer klanten en kijk welke voertuigen onder de nieuwe regel vallen.
- Begin 2026: Start met plannen van aanpassingen (retrofit) en kalibraties.
- 1 juli 2026: Alle voertuigen boven 2.500 kg die internationaal rijden en tachograafplicht hebben, moeten voldoen aan de nieuwe regels.

Remvertraging beoordelen bij APK1

Bij APK1 komt het vaak voor dat de remvertraging van de bedrijfsrem (vooral bij opleggers) niet goed genoeg is. Bijvoorbeeld 3,8 m/s², terwijl de minimale vertraging 4,0 m/s² moet zijn. Dit staat al jaren in de Misser Top 10.

Belangrijke gegevens bij luchtdrukremstelsel

Om goed te kunnen extrapoleren bij luchtdrukremstelsel moet je de juiste gegevens invoeren in de rollenremtestbank:

- DET (datum eerste toelating).
- Extrapolatiedruk.
- Rijkklare massa (ledige massa + 100 kg).
- Toegestane maximum massa (bij opleggers: massa onder de assen).
- Wiel diameter (bij sommige rollenremtestbanken).

Wat is extrapoleren?

Extrapoleren betekent: een berekening maken van de remvertraging van een niet beladen voertuig, zodat je weet wat je mag verwachten als het voertuig wel beladen is.

- Dit gebeurt automatisch via de software van de rollenremtestbank.
- Let op: extrapoleren mag alleen bij (vollucht remsystemen) luchtdrukremstelsel. Niet bij hydraulische of mechanische systemen.

Hoe wordt de remvertraging gemeten?

Er wordt geremd volgens de voorwaarden zoals beschreven in de aanvullende permanente eisen § 2.2. Voertuig met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, met uitzondering van een aanhangwagen met elektrisch bekrachtigde remmen. Zie hiervoor artikel 64 t/m 66:

Artikel 64 – Meten via rollenremtestbank

Dit artikel beschrijft dat er moet worden geremd volgens de procedure van de rollenremtestbank. Aan de hand van de printuitdraai of printvoorbeeld van de rollenremtestbank wordt bepaald of het voertuig aan de vertragingseisen voldoet.

- Je remt volgens de instructies van de rollenremtestbank.
- De remvertraging wordt bepaald aan de hand van de printuitdraai of voorbeeld.

Artikel 64: Als meten via rollenremtestbankprocedure niet lukt (bij hydraulisch of mechanisch systeem):

1. Meet per as de maximale remkracht.
2. Tel alle remkrachten bij elkaar op.
3. Deel dit door de rijkklare massa van het voertuig.

Als de rijkklare massa niet in het kentekenregister staat, neem je de ledige massa + 100 kg (voor personen- of bedrijfsauto's).

Artikel 66 – Hoe moet je remmen?

- Je hoeft niet op elke as dezelfde pedaalkracht/remdruk te hebben.
- Je trapt het rempedaal langzaam in en houdt het vast net voor het blokkeren van de wielen.
- Volg de instructies van de rollenremtestbank.

Maximale remkracht

De maximale remkracht is bereikt als:

- Eén of meer wielen blokkeren. (Blokkeergrens.)
- De rollenremtestbank automatisch stopt. (Afslaan.)
- Je een pedaalkracht van 700 N gebruikt of de maximale remcilinderdruk is bereikt.

Via deze beschrijving wordt er geremd totdat de maximale remkrachten worden bereikt.



Remmen volgens de procedure van de rollenremtestbank

Hierbij is het niet toegestaan om de rollenremtestbank handmatig te stoppen op een gunstig moment voor een betere berekening (Drukfactor 3 berekening). Dan heb je ook geen problemen tijdens een steekproef. Pas indien mogelijk aslastsimulatie toe, hierdoor kunnen de geëxtrapoleerde remdrukken en remkrachten groter worden, met mogelijk een hoger remvertraging. Als bij het toepassen van aslastsimulatie de geëxtrapoleerde remkrachten en remvertraging kleiner worden, dan is reparatie noodzakelijk.

De Misser Top 10 van tachograafsteekproeven		
	Omschrijving	Aantal
1	Geen Manipulatieformulier opgemaakt	61
2	Gegevens tachograaf/voertuigunit wijkt af t.o.v. de melding.	50
3	GNSS onjuiste testregistratie/Landcode kalibratie wijkt af.	38
4	Afwijkende verplichte parameter ingevoerd in VU	20
5	Onjuist serienummer unieke zegels ingevoerd	14
6	Band(en)profiel onvoldoende (< 1.6mm)	12
7	Verzegeling onjuist aangebracht.	11
8	Tachograaf bevat foutcode(s) tav de installatie.	10
9	Bandenmaat op de aangedreven as wijkt af.	10
10	Onjuist serienummer VU ingevoerd	9
	Onjuist serienummer bewegingssensor ingevoerd.	9
	Voertuig is beladen.	9

De cijfers zijn t/m september 2025.



Bjorn Geelen bij zijn Ford Sierra RS Cosworth, die deel uitmaakt van zijn flinke collectie snelle Fords.

'Mijn collectie wordt vertroeteld, dus mijn APK-rapporten hebben zelden opmerkingen'

"De Ford Sierra RS Cosworth is gebouwd als en ontwikkeld voor de race- en rallysport en staat garant voor spektakel. Zeker in dit geval, want deze auto heeft veel vermogen voor een auto van 1.200 kilo met achterwielaandrijving. Als ik gas geef en in de derde versnelling nog steeds wielspin heb, is mijn vrouw niet blij, maar ik wel! Inmiddels heb ik ruim 30 bijzondere Fords, de meeste met RS-badge. Om mijn uit de hand gelopen hobby te financieren heb ik een bedrijf in sportieve klassiekers, voornamelijk Fords. Ik heb veel mensen leren kennen die de sportieve modellen van Ford hebben ontwikkeld en zo veel kennis opgedaan. En ik kom natuurlijk regelmatig bij de RDW." "Deze Sierra komt uit Duitsland. Bij de importkeuring kon alleen het originele motorvermogen, 204 pk, op kenteken worden geregistreerd. Bij oudere auto's heb je wel vaker discussiepunten. De Ford Escort roest bijvoorbeeld enorm op de plek van het

chassisnummer wat daardoor weleens ontbreekt. Als Ford-kenner weet ik dat, en dan ontstaat er - terecht - twijfel. Gelukkig luisteren we naar elkaar en leren we van elkaar. Een keuring is immers belangrijk, vooral de APK, want die gaat over de veiligheid. Mijn collectie wordt vertroeteld, dus mijn APK-rapporten hebben zelden opmerkingen. Gelukkig maar, want ik wil veilig van mijn auto's kunnen genieten."

"Dat de APK over veiligheid gaat, vertel ik elke dag aan mijn studenten. Ik ben namelijk ook docent autotechniek op een MBO. Het is een onderwijsthema waarin ik met mijn studenten kijk naar wat veiligheid eigenlijk is. Wanneer is iets goed genoeg en wanneer niet meer? Ik wil duidelijk maken dat de APK-eisen er niet zijn 'omdat het moet van de RDW', maar omdat ze direct te maken hebben met veiligheid en milieu. Dat mogen we namelijk nooit vergeten."