



RDW

# APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 106 - OKTOBER 2024

**'Geef mij maar een  
lekker drukke dag!'**

TECHNISCH SPECIALIST DANIEL BOUWMEESTER OVER KEURINGSLOCATIE ZWIJNDRECHT

**De RDW  
bestaat 75 jaar!**

EEN TERUGBLIK - PAGINA 4

**Veilig werken  
tijdens de APK**

APK-SERVICE - PAGINA 14

**De tachograaf:  
wel of niet  
verplicht?**

HOE ZIT DAT? - PAGINA 11

## Veiligheid en diversiteit bij keuringslocatie Zwijndrecht

Keuringslocatie Zwijndrecht, gelegen te midden van de raffinaderijen in het bruisende hart van de Botlek, is niet zomaar een keuringslocatie. Vanwege onze unieke locatie voeren wij voornamelijk ADR-keuringen uit op voertuigen die gevaarlijke stoffen vervoeren. ADR is een internationale overeenkomst van 52 landen voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg. ADR staat voor 'Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road'.

Over de veiligheid van voertuigen die met gevaarlijke stoffen door de Botlek en Nederland rijden, mag geen enkele twijfel zijn. Gelukkig hebben we dit in Nederland al vele jaren uitstekend geregeld. Alle ADR-keuringen worden jaarlijks door de RDW uitgevoerd waarbij voertuigen aan strenge eisen moeten voldoen. Tijdens deze keuringen staat uiteraard de veiligheid hoog in het vaandel en bewegen wij op alle vlakken mee met de ontwikkelingen en veranderingen. We keuren niet alleen ADR-voertuigen, maar ook prachtige klassieke auto's van 100 jaar oud, supersportwagens, tractors en scooters. Dit maakt werken bij een keuringslocatie van de RDW zo interessant en divers.



**GERBEN RAAIJMAKERS**  
LOCATIEMANAGER  
KEURINGSLOCATIE  
ZWIJNDRECHT

### 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, RDW

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](http://www.rdw.nl/over-rdw/actueel/vakblad-apk-keurmeester). APK-keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:



**DANIEL BOUWMEESTER**  
TECHNISCH  
SPECIALIST  
KEURINGSLOCATIE  
ZWIJNDRECHT

Zwijndrecht ligt ingeklemd tussen Dordrecht aan de ene kant en Rotterdam aan de andere kant, met uitzicht op de Botlek in de verte. “Keuringslocatie Zwijndrecht ligt misschien wel op de bedrijvigste plek van Nederland en dat is te merken”, zegt Daniël Bouwmeester (49). Hij maakte een uitstapje van 8 jaar in de buitendienst, maar de overige 16 jaar van zijn carrière bracht hij door op keuringslocatie Zwijndrecht als technisch medewerker: “Hier ben ik gelukkiger dan buiten!”

### Dat is fijn, maar waarom dan?

“Samen met het team elke dag het werk wegwerken, vind ik gewoon het mooiste. Met elkaar kijken hoe we klanten het beste kunnen bedienen, dat maakt dit werk zo boeiend. Natuurlijk, de vraag is zo groot dat we niet meer zonder keuren op locatie kunnen, maar op de keuringslocatie is de diversiteit het grootste en daar houd ik van. Geef mij maar een lekker drukke dag op onze keuringslocatie!”

### Daarover gesproken, jullie zijn nogal een drukke keuringslocatie, toch?

“Dat zeker. Gemiddeld zien we zo'n 43 personenwagens en 21 zware voertuigen per dag. We beoordelen voertuigen, voeren APK's uit en zijn één van de zeven keuringslocaties die schadekeuringen uitvoeren, en we zien natuurlijk ook af en toe landbouwvoertuigen en mobiele machines. Maar omdat we hier op de stoep van de Botlek zitten, doen we vooral veel ADR-keuringen. Uitdaging genoeg hier, zeker omdat ons werk altijd verandert.”

### Is er veel veranderd sinds je bij de RDW begon?

“Je staat er niet elke dag bij stil, maar nu je het zo vraagt: jazeker! Voertuigen krijgen steeds meer elektronica, en elektrische aandrijving wint terrein tegenover de fossiele aandrijving, dus dat vraagt om nieuwe en andere regels. Dat tijden veranderen zie je ook aan bussen, vroeger keurden we alleen bussen van de RET, en nu zien we ook 'partybussen'. Een nieuw fenomeen, dat ook weer z'n eigen regels behoeft. Regels worden bovendien steeds verder uitgeschreven, om onduidelijkheid en 'geitenpaadjes' te voorkomen en ook onze eigen veiligheid op de werkplek krijgt steeds meer aandacht.”

### En die keuringen zullen ook wel blijven...

“Zolang de Botlek er is, zeker. Maar ook daar zijn dingen veranderd, hoewel het dan echt gaat over details. Bij ruitschades is het directe en indirecte gezichtsveld verder en beter gedefinieerd, en ook roestschades zijn beter uitgewerkt, zodat

duidelijk is wat mag en wat niet. Toen ik bij de RDW begon wist je dat er 'niet teveel roest' mocht zijn, en moest je zelf maar uitzoeken wat door de beugel kon. De huidige situatie vind ik een stuk prettiger.”

### Dus er verandert nooit te veel?

“Klanten zijn veeleisender en mondiger, de drempel van de RDW is nu lager dan vroeger en dat is goed. RDW'ers zijn ook maar mensen, dus wij mopperen heus wel eens als er een nieuwe regel – en daardoor extra werkdruk – komt. Maar alle veranderingen die ik in mijn tijd als RDW'er heb gezien, zijn er gekomen in het kader van de veiligheid. Wij zijn er om binnen de gestelde regels te kijken wat er kan en mag, dat zal altijd blijven. Met die gestelde regels in de hand willen wij maar één ding: erop toezien dat iedereen veilig thuiskomt. Als daarvoor dingen moeten veranderen, dan gráág.”

# DE RDW BESTAAT 75 JAAR!

De RDW heeft zich in de afgelopen 75 jaar ontwikkeld tot een instantie die nationaal en internationaal de standaard zet. Een grote speler, onder andere op het gebied van voertuigregelgeving en registratie. Een terugblik.

1951



### De eerste kentekens

Dit jaar sluit Nederland zich aan bij het verdrag van Genève. Daarmee verplicht het zich om een nationale kentekenregistratie in te voeren. De RDW richt zich dan nog vooral op het keuren van taxi's en autobussen. Maar wanneer de nieuwe Verkeerswet in 1951 een feit is, gaat de RDW ook een kentekenregister opzetten en beheren. Het eerste kenteken dat voor personenauto's van de band rolt is ND-00-01.



### Eerste keuringsstation Groningen

De Verkeerswet maakt onderscheid tussen toelatings-, permanente en gebruikseisen. Voor toelating zijn typegoedkeuringen nodig. Die doet de RDW in de begintijd vaak bij bedrijven 'aan huis', maar het aantal keuringen groeit zo snel dat de RDW besluit daarvoor eigen keuringsstations te openen. Groningen bijt in 1974 het spits af.

1974



1951

### Eerste kentekenbewijs

Eenmaal 'op papier' krijgt het kentekenbewijs een deel I (voertuiggegevens), een deel II (gegevens van de eigenaar) en een deel III. Die komt in een hoesje achter de voorruit. Een kopie deel III dient als overschrijvingsbewijs. Vanaf 2014 is het kentekenbewijs een card.



1949

### Oprichting van de RDW

Eind negentiende eeuw doen de eerste auto's hun intrede in Nederland. Het worden er snel meer en daarmee stijgt de behoefte aan regels en registratie. Provincies gaan nummerbewijzen uitgeven en in 1905 verschijnt een Motor- en Rijwielwet. In de jaren 30 is die aan vernieuwing toe. Initiatiefnemer daartoe is W.W.E. von Hemert. Hij zal aan de basis staan van oprichting van de RDW in 1949. Foto: Conam



1974

### Van Karthoek naar digitaal

Het bijhouden van gegevens gebeurt handmatig. Met een gedeeltelijke verhuizing naar Veendam in 1974 verandert dat: de RDW-registers worden geautomatiseerd. Daarmee beschikt de RDW over een van de grootste computernetwerken van het land. Het systeem is eerst alleen toegankelijk voor opsporingsdiensten. Voor particulieren komt later de mogelijkheid om via open data niet gevoelige informatie op te vragen.



### Opening testbaan Lelystad

Europese wetgeving bepaalt dat landen elkaars typegoedkeuringen erkennen. De RDW gaat voor typekeuringen steeds meer naar de fabrikanten toe, wereldwijd. Keuren en toelaten via één instantie geeft de RDW wereldwijd een sterke concurrentiepositie. Voor keuringen in eigen land opent de RDW in 1980 een testbaan in Lelystad, die in de toekomst naar Marknesse verhuist.

1980

### Verplichte APK

In 1985 komt er een verplichte APK voor personenauto's. Vier jaar eerder is de APK voor zware voertuigen al ingevoerd. Auto-bezitters kunnen hiervoor terecht bij de keuringslocaties van de RDW, maar ook bij door de RDW erkende autobedrijven. De RDW controleert deze bedrijven middels steekproeven. Dit markeert de overgang van een uitvoerende naar een meer toezichthoudende dienst.

1985



1994

### Start EUCARIS-systeem

De internationale bekendheid van de RDW blijft groeien. Zeker als de RDW begin jaren 90 het initiatief neemt om registers van Europese lidstaten te koppelen. Zo ontstaat het EUCARIS-systeem, waarin aangesloten landen in elkaars registers kunnen zien of een auto of rijbewijs gestolen is. Sinds de start in 1992 sluiten nog steeds landen aan op dit systeem.



### Zelfstandig Bestuursorgaan (ZBO) en een nieuwe tijd

Bezuinigen, dat is in de jaren 80 en 90 bij de overheid het credo. De RDW gaat vanaf 1996 verder als Zelfstandig Bestuursorgaan (ZBO) en stapt een nieuw millennium binnen waarin automatisering, digitalisering en internationalisering een grote vlucht nemen.

1996



Na 75 jaar innovatie kijkt de RDW vooruit naar een toekomst vol uitdagingen. Met de focus op veilige en duurzame mobiliteit blijft de RDW een sleutelrol spelen in de mobiliteit van morgen. Klaar voor de volgende 75 jaar!

# APK NU & STRAKS

De RDW bestaat 75 jaar, de APK voor personenauto's binnenkort 40 jaar. Vanwege die jubilea vroegen we drie RDW'ers in de APK-keten naar hun kijk op verleden, heden en toekomst.

**Kelly Jansen (25), steekproefcontroleur:**

## 'Volgende stap: Misschien wel de deeltjesteller voor benzine'

"Ik werk nu drie jaar bij de RDW. Dus vergeleken met die 75 jaar kom ik nog maar net kijken", zegt steekproefcontroleur Kelly Jansen uit Enschede. "Toch heb ik al een paar belangrijke dingen zien veranderen. De meest opvallende? De deeltjesteller voor diesels! Dat is echt een enorme stap vooruit. We zitten in de beginfase en niet alles is duidelijk en helder. We moeten hier nog stappen in maken om het proces te verbeteren."

"Er is naar mijn smaak bij de APK momenteel nog wel ruimte voor interpretatie en discussie. Kijk naar het heupgordeltje op de doorlopende achterbank van oudere auto's. Dat mag ontbreken, tenzij de middelste plek wordt gezien als zitplaats, dan moet die gordel er wel zitten. Idem met los uitneembare stoelen. Als keurmeester neem je dan aan de hand van de regelgeving een beslissing. Uitgangspunt daarbij is en blijft dat een voertuig veilig de weg opgaat."

En de toekomst en verduurzaming? "De controle op uitstoot gaat verder. Binnenkort zijn de benzineauto's aan de beurt. Nu is een ontbrekende katalysator soms nog geen probleem, straks moet die er écht in zitten, en goed werken. De volgende stap, denk ik, is een deeltjesteller voor benzine. Per wanneer? Nog geen idee, maar volgens mij gaat die er komen. En digitalisering hè: steeds meer elektronische controle van de elektronische en autonome systemen. Er komt alleen maar meer bij."



**Adil Ben Moussa (42), locatiemanager Amsterdam:**

## 'Trots op de verjongingsslag die we hebben gemaakt'

"Er is de laatste jaren al veel veranderd", zegt Adil Ben Moussa. Hij kan het weten: al twintig jaar werkt hij bij de RDW op diverse locaties en functies en sinds 2021 als locatiemanager van keuringslocatie Amsterdam. "De organisatie is steeds verder aan het digitaliseren en wordt nog klantgerichter. De eisen vanuit de markt veranderen. Het wordt sneller en zakelijker, en wij gaan daarin mee. Dat zie je ook terug in de mensen die hier werken. We hebben hier de laatste drie jaar tien jonge nieuwkomers aangetrokken, waardoor we nu een goeie mix hebben. De nieuwkomers zijn goed thuis in digitalisering en helpen ons die succesvol door te voeren. Ik ben trots op de verjongingsslag die we hebben gemaakt, maar ook op de ISO-certificering en op de vergroening die we hier op de locatie hebben doorgevoerd. Met zonnepanelen, maar ook letterlijk met meer groen in en rond het pand. Voor een prettige eigentijdse, menselijke sfeer."

De toekomst ziet Adil vol vertrouwen tegemoet. "Ons werk zal veranderen door de opkomst van elektrische en zelfrijdende auto's. Updates op afstand maken fysieke controle minder nodig. Ons werk verandert maar zal niet verdwijnen, want controle blijft belangrijk. Denk alleen al aan het waarborgen van cyberveiligheid van voertuigen. Ik zie veel kansen. Zeker als we alle kennis in onze organisatie bundelen. Dan kunnen we nog veel meer betekenen voor de maatschappij. Meer service, meer snelheid en vooral: meer verkeersveiligheid."

Willem Rijnberg (60), divisie manager Toezicht & Beoordeling:

## ‘Vanaf 1 juli 2025 kunnen we fraudeurs nóg steviger aanpakken’

“De komst van de APK heeft veel veranderd en verbeterd”, zegt Willem Rijnberg, al ruim 25 jaar werkzaam bij de RDW en dus een echte RDW-veteraan. “In de jaren 70 reden er nog allerlei wrakken rond en kwamen er jaarlijks fors meer mensen om in het verkeer dan nu. In recordjaar 1972 zelfs 3.250 doden. Sindsdien is dat aantal gedaald tot nu zo’n 625 per jaar, bij fors meer inwoners én auto’s op de weg.” Sinds de invoering in 1985 is de APK voor personenauto’s flink ontwikkeld: “Er kwamen keuringsaspecten bij: roetmeting, deeltjesteller en registratie van het brandstofverbruik. Vooral de laatste jaren is er veel veranderd. Elektrisch rijden, waterstof, ADAS-systemen en autonoom rijden... auto’s zijn feitelijk computers op wielen geworden. Dat betekent een revolutie, ook in het APK-werk. En hoe die precies uitpakt, moet zich nog uitkristalliseren. Bij al die veranderingen is het lastig om genoeg deskundige medewerkers te vinden én het kennisniveau up-to-date te houden”, merkt Willem op. “Daarvoor is intensieve samenwerking in de keten nodig.” Er zijn ook grote successen geboekt: “We hebben flinke stappen gezet in de strijd tegen ‘zwarte APK’s’ en met het nieuwe MERK-erkenningstelsel kunnen we vanaf 1 juli 2025 fraudeurs nóg steviger aanpakken.” En de toekomst? Willem: “Fysieke voertuigcontrole van banden en dergelijke zal zeker blijven. Maar door over-the-air updates vervaagt de grens tussen typegoedkeuring en ‘toezicht in de gebruiksfase’. Immers: als software het complete voertuiggedrag kan veranderen, is een auto na een update dan nog dezelfde auto? Misschien gaan we zulke updates wel in real time analyseren. Dat is een van de ideeën die we meenemen naar de overlegtafel voor de nieuwe Europese regels.”



## IBKI voert vernieuwd examen APK-keurmeester in

IBKI heeft, met instemming van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de RDW, het APK-examen vernieuwd. Het vernieuwde examen is per 1 oktober 2024 ingevoerd.

IBKI, het exameninstituut voor de mobiliteitsbranche, heeft het Bureau voor Toetsen & Beoordelen (BTB) in 2023 onderzoek laten doen naar de kwaliteit van het examen ‘APK-keurmeester worden’. BTB voerde een toetstechnische analyse uit en deed aanbevelingen voor verbeteringen. Het onafhankelijke bureau BTB concludeerde dat het examen valide is en volgens de Europese richtlijn 2014/45 meet. BTB stelde ook vast dat het betrouwbaarder kan: het examen moet tot een eerlijkere beoordeling van de kandidaat-keurmeester leiden. Dat is mogelijk door ‘breder te meten’ en meer vragen te stellen.

### Belangrijkste wijzigingen

IBKI heeft de aanbevelingen van BTB overgenomen. Het huidige examen bestaat voor APK1 (bedrijfsauto’s), APK2 (personenauto’s) en APK3 (landbouwvoertuigen) uit drie delen. Dit gaat veranderen. De belangrijkste wijzigingen, voor alle categorieën, zijn het vervallen van het tweede deel van het examen - de zogenoemde praktijkervaringsvragen - en het samenvoegen van de huidige onderdelen van het derde examendeel (‘keuringspraktijk’).

Voor dit derde examendeel wordt straks één resultaat behaald en niet langer acht (APK2) of zes (APK1 en APK3), die in het huidige examen allemaal afzonderlijk ‘voldoende’ moeten zijn.

Het vernieuwde examen bestaat voor alle categorieën uit een theoriedeel (‘wettelijke voorschriften en procedures’) en een praktijkdeel (‘keuringspraktijk’). Een kandidaat verkrijgt zijn bevoegdheid als voor beide delen een voldoende is behaald. Voor APK2 geldt dat kandidaten daarnaast voldoende moeten behalen voor opdrachten over remvertraging en roestschade.

### Hogere slagingspercentages

Het nieuwe examen zal niet alleen kwalitatief beter zijn, maar leidt naar alle waarschijnlijkheid ook tot hogere slagingspercentages. IBKI verwacht dat de branche hier blij mee zal zijn, maar benadrukt dat dit nooit voorop heeft gestaan. “Het gaat ons in de eerste plaats om verbetering van de betrouwbaarheid van het examen. We zijn ervan overtuigd dat die omhoog gaat. En dan zou het natuurlijk mooi zijn als tegelijkertijd ook de slagingspercentages beter worden,” zegt directeur Herme Bruin. Hij wil wel meteen een waarschuwing meegeven: “Laat nu niet de indruk ontstaan dat het examen makkelijker wordt. Een kandidaat moet tijdens het examen nog steeds laten zien over de kennis en vaardigheden te beschikken die de APK-richtlijn voorschrijft. De vragen en opdrachten worden niet eenvoudiger. Ons advies aan kandidaten blijft dan ook: onderschat het examen niet, bereid je goed voor. En doe dat ook als je onverhoopt moet herkansen.”

## Aangepaste toelichting voor aanpassing dimlichtafstelling in voertuigen

Als keurmeester speel je een cruciale rol bij het bepalen van de aanwezigheid en functionaliteit van de inrichting voor het aanpassen van dimlichtafstelling in voertuigen. De inrichting, die meestal aanwezig is in moderne voertuigen, laat de bestuurder toe de dimlichtafstelling aan te passen aan de beladingstoestand van het voertuig vanuit hun zitplaats. Van jou als keurmeester wordt verwacht dat je kunt bepalen of er een inrichting voor het aanpassen van de dimlichtafstelling aanwezig is.

De regelgeving stelt geen specifieke vereisten voor de aanwezigheid van een dergelijk systeem in voertuigen of een bouwjaar. De APK-richtlijn 2014/45/EU vereist dat als zo’n inrichting aanwezig is, de werking ervan tijdens de APK gecontroleerd moet worden aan de beladingstoestand.

Het APK-handboek, in artikel 5.\*.55 lid 8, bevestigt deze eis: “Indien het voertuig is uitgerust met een inrichting waarmee de dimlichtaf-

stelling vanaf de bestuurderszitplaats aan de beladingstoestand kan worden aangepast, moet deze inrichting goed werken.” Maar door de diversiteit aan bedieningsmogelijkheden die fabrikanten gebruiken, van conventionele knoppen tot digitale displays en tablets, is gebleken dat de huidige toelichting bij artikel 5.\*.55 lid 8 niet altijd duidelijk is en niet alle systemen dekt. Daarom wordt de toelichting vanaf 1 januari 2025 herzien om beter aan te sluiten op de huidige technologische realiteit in de automotive sector.



## BTW-heffing bij RDW-afmeldkosten uitgelegd

Over de afmeldkosten, die de RDW doorbelast aan de erkenninghouder, wordt geen BTW geheven. De RDW is als overheidsinstantie hiervan gevrijwaard. Om deze reden staat er op de factuur voor afmeldingen, die je krijgt van de RDW of je provider, geen BTW vermeld.

Het ministerie van Financiën en de Bealstingdienst bepalen over welke producten en diensten van de RDW belasting moet worden geheven. In algemene zin geldt dat wettelijke taken vrijgesteld zijn van BTW.

Over de afmeldkosten die de erkenninghouder in rekening brengt bij de klant moet wél BTW worden geheven, omdat er sprake is van het leveren van een dienst. Let hier dus op als je factureert aan de klant.

### Voorbeeld van een RDW-factuur zonder BTW na een afmelding via RDW-webdirect:

Afmelden APK bij goedkeuring via RDW:	€ 4,85
Oproepbrief APK-mailing:	€ 0,70
Totaal:	€ 5,55

Let op: De kosten van de provider kunnen afwijken van het voorbeeld.

# APK-rapport vernieuwd en vanaf volgend jaar beschikbaar

Het vernieuwingsproces van het APK-rapport is een stap verder. Per 1 januari 2025 zal elke voertuiggebruiker in Nederland het vernieuwde rapport ontvangen bij de APK. In de vorige editie (105) van APK-Keurmeester hebben we hier al kort over bericht. We zijn verheugd om te kunnen melden dat we nu in de volgende fase zitten: onze divisie ICT werkt aan het digitaal uitvoerbaar maken van het concept.

Het concept voor de layout is ontwikkeld met aandacht voor het uiterlijk, de vouwwijze en de zichtbaarheid van informatie; allemaal afgestemd op het gebruik. Er is ook rekening gehouden met het taalniveau, zodat het rapport duidelijk en overzichtelijk is voor elke voertuiggebruiker.

Dit project is tot stand gekomen in overleg met branchepartijen en een team van de RDW. "We zijn ervan overtuigd dat dit vernieuwde rapport aan alle verwachtingen zal voldoen en duidelijker de informatie toont voor de eigenaar", aldus Dennis Ipenburg, Unitmanager Procesondersteuning.



Sneakpreview van het vernieuwde APK rapport

## De tachograaf: wel of niet verplicht?

Het keuren van een voertuig met tachograaf (controleapparaat) vraagt om de controle van een aantal extra eisen. Pak het APK-handboek erbij voor de gestelde eisen. Bestudeer bijvoorbeeld het stroomschema voor controle van de tachograaf. Vrachtwagens en bussen zijn meestal voorzien van een tachograaf. Meestal is dit een digitale tachograaf. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) controleert hierop. Een tachograaf is ook verplicht voor lichte bedrijfsauto's klasse N1 en personeauto's Klasse M1 die beroeps- of personenvervoer doen en inclusief aanhangwagen meer dan 3.500 kg wegen.

### Niet altijd verplicht

Een tachograaf is niet in alle vrachtwagens, bussen en bestelauto's verplicht. Dat hangt van verschillende factoren af. Bijvoorbeeld of het voertuig bestemd is voor personen- of goederenvervoer, hoeveel personen er vervoerd kunnen worden, hoeveel de massa van het voertuig inclusief de lading is en of het voertuig wordt gebruikt voor eigen vervoer of beroepsgoederenvervoer. Meer informatie over de tachograafplicht kun je vinden op de website van de ILT. Als je precies wilt weten of de tachograaf verplicht is voor een bepaald voertuig, kun je op die site ook een aantal vragen beantwoorden. Op basis daarvan krijg je dan een advies volgens de Europese Verordening (EG) nr. 561/2006. Deze verordening geldt in alle lidstaten van de Europese Unie en in Zwitserland, Noorwegen, IJsland en Liechtenstein.



Ga via de QR-code naar de site van ILT om direct te ontdekken wanneer de tachograaf verplicht is.

### Controle van het installatieplaatje

Als een voertuig is voorzien van een tachograaf, en wordt aangeboden voor een APK, dan moet de keurmeester de tachograaf controleren volgens de keuringseisen, zoals opgenomen in artikel 5.\*.15 in het APK handboek. Het voertuig moet dan voorzien zijn van een installatieplaatje, waarvan de geldigheidsduur niet overschreden mag zijn. Vanaf de installatie is het installatieplaatje maximaal 24 maanden geldig. Het installatieplaatje moet ook voorzien zijn van een verzegeling.

Als het voertuig niet voldoet aan het gestelde in artikel 5.\*.15, bijvoorbeeld als de ijkdatum ouder is dan twee jaar, dan is het misschien verleidelijk om de installatieplaat (sticker) te verwijderen. Doe dit niet! Je weet namelijk niet of de voertuigeigenaar tachograafplichtig is. De boetes voor vervoerders kunnen erg hoog zijn als er overtredingen geconstateerd worden door handhavers. Zorg er in samenspraak met de voertuigeigenaar voor dat de tachograaf en het voertuig aan alle eisen voldoet voordat je het voertuig goedkeurt.

## Installatieplaatje tachograaf

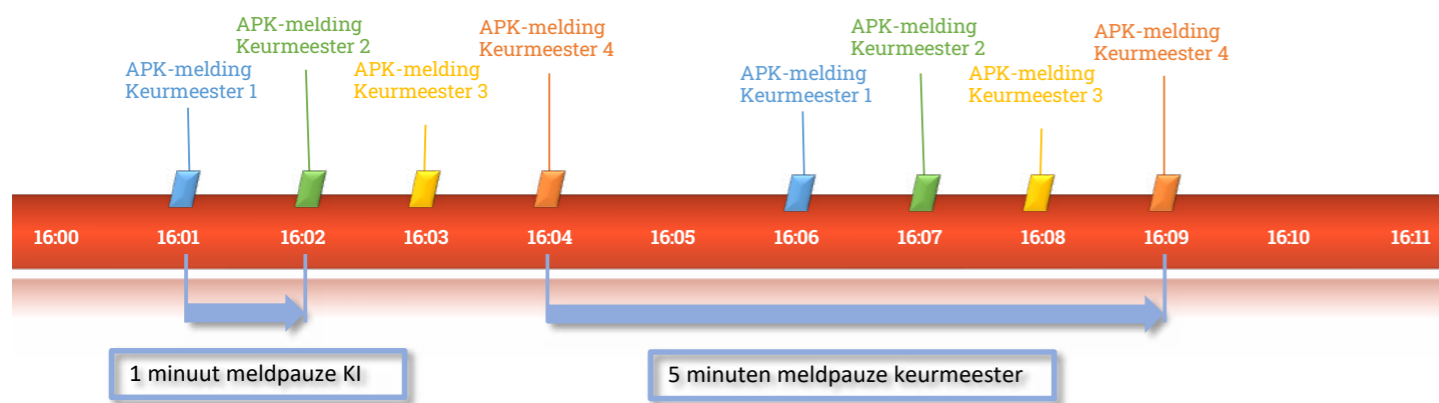
RDW Europaweg 205 Zoetermeer	Installatieplaat is verzegeld met zegelfolie of zo aangebracht dat deze bij verwijdering onherstelbaar beschadigd
Datum 01-03-2024	
W= 17664 imp/km	Installatiedatum. Geldigheidsduur max. 2 jaar na installatiedatum
L= 2130 mm	
K= 17664 imp/km	Bandontrek. Max. 4% afwijken van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



### Meer weten over de controle van de tachograaf?

Bestudeer het stroomschema. Dit is ook te vinden op de site van de RDW: [apk-handboek.rdw.nl](http://apk-handboek.rdw.nl). Of gebruik de QR-code om het stroomschema direct te downloaden.

# Strijd tegen illegale online APK: wijzigingen in het APK-proces



Figuur 1

## Illegale online APK

In de vorige editie (105) van de APK-keurmeester hebben we toegelicht dat het APK-proces gaat wijzigen. Dit doen we om de 'Illegale online APK' (goedkeurmelding zonder de auto gekeurd te hebben) bij APK2 aan te pakken, het APK-proces beter en betrouwbaarder te maken en de verkeersveiligheid te waarborgen. Door de wijzigingen verbetert ook het steekproefstelsel en worden steekproeven eerlijker verdeeld. Meer steekproeven voor de bedrijven en keurmeesters die dat nodig hebben, en minder steekproeven voor de bedrijven en keurmeesters die het goed doen.

## APK-melden volgens voorschriften

Om een eerlijk speelveld voor alle erkenninghouders en keurmeesters te kunnen bieden, zijn er voorschriften opgesteld. Eén van de voorschriften is dat een voertuig wordt afgemeld, nadat het kentekenregister is geraadpleegd en er daadwerkelijk gekeurd is. Het opsparen van voertuigen die gekeurd zijn mag niet, maar dit gebeurt in de praktijk helaas nog steeds. Hoe meer voertuigen worden opgespaard, hoe moeilijker het wordt om goed toezicht te houden. Daarom is het noodzakelijk dat er wijzigingen in het

afmeldsysteem komen. Belangrijk is om daar waar nodig ook de eigen bedrijfsvoering hierop aan te passen.

## Invoering van een meldpauze

Eén van de wijzigingen is een meldpauze vanaf 1 januari 2025. Dit houdt in dat er tussen de afmeldingen een pauze komt. Voor de keuringsinstantie wordt deze pauze één minuut en voor een keurmeester is de pauze vijf minuten tussen elke melding, met een maximum van vier meldingen per uur voor de keurmeester. In figuur 1 staat hiervan een voorbeeld.

## Meldpauze tussen APK-afmeldingen: Waarom is dit nodig?

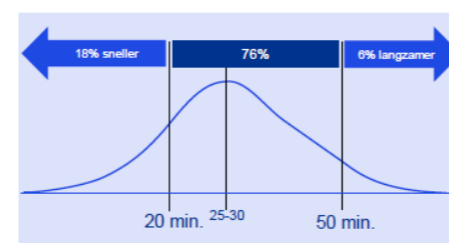
Er zijn bedrijven en keurmeesters die voertuigen 'opsparen' en deze in grote aantallen tegelijk afgemeld. Hiermee wordt geprobeerd de steekproefcontroles te ontwijken. Sommige bedrijven melden zelfs meer dan 25 voertuigen tegelijk af. Het gevolg hiervan is dat het toezichtstelsel minder goed werkt. Hierdoor worden deze bedrijven minder vaak bezocht, terwijl andere bedrijven juist vaker gecontroleerd worden. Dit past niet in onze visie op toezicht. Bedrijven die goed werk leveren, krijgen minder vaak

controles. Maar door het tegelijkertijd afgemeld van meerdere voertuigen proberen sommige bedrijven ons toezichtstelsel te misbruiken. Met de invoering van de meldpauze, waarbij er tussen de afmeldingen een pauzetijd geldt, willen we dit misbruik tegengaan. Voor keurmeesters zal het wachten beperkt blijven tot maximaal een paar minuten per dag, maar het zorgt ervoor dat ons steekproefstelsel beter functioneert. Hierdoor kunnen we gericht steekproeven toewijzen en wordt het toezicht eerlijker verdeeld. Uiteindelijk leidt dit tot meer veilige voertuigen op de Nederlandse wegen en dat is in het belang van ons allemaal.

## Onderzoek naar het APK-proces

Uit het rapport van een extern onderzoeksbureau blijkt dat een keuring van een personenauto gemiddeld tussen de 25 en 30 minuten in beslag neemt (zie figuur 2). Sommige keuringen kosten minder tijd, maar nooit minder dan vijf minuten. Dit betekent dat de meldpauze geen belemmering is als er volgens de APK-voorschriften wordt gewerkt. Uit de APK-afmeldingen van een heel jaar blijkt dat minder dan 3,4% van de ruim 9000 APK-erkenninghouders, gemiddeld

gezien op dagelijkse basis vaker twee of meer voertuigen afgemeld in één minuut. In een geval van twee afmeldingen in dezelfde minuut zal er vanaf 1 januari 2025 na de eerste APK-afmelding maximaal één minuut gewacht moeten worden voor het volgende voertuig kan worden afgemeld. Ruim 96,6% van de APK-erkenninghouders zal geen dagelijkse hinder van deze maatregel ondervinden.



Figuur 2

Het resultaat van deze wijziging is een kwaliteitsverbetering op de verkeersveiligheid, het tegengaan van ondermijning van het toezicht, het tegengaan van fraude met illegale APK, een betere en eerlijke spreiding van steekproeven en een efficiënter toezicht.

## Combinatie pasnummer en pincode

Naast de meldpauze onderzoekt de RDW ook welke methodes gebruikt kunnen worden om de combinatie pasnummer en pincode te vervangen. De huidige methode voldoet niet meer aan de vereiste veiligheidsniveaus. We zijn in gesprek met branchepartijen over wat de wijzigingen precies gaan inhouden, hoe we tot een werkbare aanpassing komen en hoe we dit gaan communiceren.

## Wanneer gaan de wijzigingen in?

De meldpauze gaat in op 1 januari 2025 voor APK2. Wij vinden het belangrijk dat de branche ook goed geïnformeerd wordt over deze wijzigingen. Vanzelfsprekend zijn we ons ervan bewust dat iedere verandering impact heeft. We overleggen veelvuldig met verschillende branchepartijen en willen de benodigde aanpassingen zo goed mogelijk werkbaar houden. In de komende periode blijven we daarom meer aandacht besteden aan bovenstaande wijzigingen.



Voor meer informatie scan de QR-code

# Invulinstructie APK-rapport: de profieldiepte

**Over de profieldiepte van banden bestaan nog altijd veel vragen. AC1 staat als één van de adviespunten al jaren in de Misser top 10. In het APK-rapport staat bij AC1: Als 1 of meer banden een profieldiepte van 1,6 t/m 2,5 mm hebben. Maar hoe pas je deze regel precies toe?**

In het APK-handboek staan de keuringseisen voor banden in artikel 5.\*.27 lid 4: De profilering van de hoofdgroeven van de banden moet over de gehele omtrek van het loopvlak ten minste 1,6 millimeter bedragen, met uitzondering van slijtage-indicatoren. Hier staat ook een toelichting bij hoe je de profielmeter op nul moet stellen om een correcte meting te kunnen uitvoeren.

Verderop in het handboek staat beschreven hoe je het loopvlak bepaalt waarin je de profieldiepte moet meten. Belangrijk is dat je goed kijkt waar je de profielmeter precies plaatst. Kijk of je de minst goede plek kunt vinden in het

vooraf bepaalde meetgedeelte van de band. Is de profieldiepte minder dan 1,6 millimeter, dan betekent dit afkeur. Is de profieldiepte 1,6 millimeter tot en met 2,5 millimeter, dan vermeld je dit als AC-punt op het APK-rapport. Is de profieldiepte meer dan 2,5 millimeter, dan hoeft je niets te doen.

**Toelichting profielmeter op nul stellen:** De juiste manier om een profielmeter op nul te stellen, is door dit te doen op een glad deel in het loopvlak van de band. Als de profielmeter op nul is gesteld op een hard vlak, dan zal deze op een band zonder profiel toch enkele tienden van millimeters aangeven. Dit komt omdat de punt van de meetstift van de profielmeter door de veer die erachter zit altijd iets in het (zachtere) materiaal drukt. Om de juiste waarden te krijgen, moet je de profielmeter op hetzelfde materiaal op nul stellen.



Bekijk de adviespunten in het APK-rapport via deze QR-code.

## Veilig werken tijdens de APK: regels en richtlijnen om risico's te minimaliseren

Het uitvoeren van een APK brengt bepaalde risico's met zich mee. Veilig werken is een belangrijk onderwerp bij de APK, omdat we ongelukken tijdens de keuring of steekproef willen voorkomen. Om veilig te kunnen werken, is er een aantal regels opgenomen in de APK-regelgeving. Het uitgangspunt is de Arbeidsomstandighedenwet.

Bij het werken met een hefinrichting is veiligheid essentieel. Zorg ervoor dat het voertuig stevig op de hefinrichting staat en dat het voertuig niet te lang, te breed of te zwaar is. De afrijdbeveiliging aan de voor- en achterzijde moet goed functioneren. Bovendien mogen er geen personen aanwezig zijn in een geheven voertuig, zelfs niet tijdens een drukproef. Het komt soms voor dat voertuigen onder een geheven voertuig worden gereden en dat keuringsaspecten zoals remtesten en dimlichtcontroles worden uitgevoerd. Dit is echter niet toegestaan tijdens een APK of steekproef, omdat het onnodige risico's met zich meebrengt en schade aan voertuigen en/of letsel aan personen kan veroorzaken. Het is belangrijk om deze risico's te voorkomen.

De apparatuur en gereedschappen die gebruikt worden tijdens een APK, moeten in goede staat verkeren en alleen gebruikt worden waarvoor ze ontworpen zijn. Als de keurmeester een keuringseis moet controleren waarbij de motor draait, zorg er dan voor dat de uitlaatgassen op de juiste manier worden afgevoerd uit de werkplaats/keuringsruimte. Deze regels gelden niet alleen tijdens een steekproef, maar zijn ook van belang voor de veiligheid van jou en je collega's. Indien nodig moeten er maatregelen worden genomen om de veiligheid te waarborgen.



Veiligheid boven alles. Volg de regels en richtlijnen om risico's tijdens de APK te minimaliseren. Bovenstaande situatie is niet toegestaan tijdens de APK of steekproef.

## Belang van correct gebruik en onderhoud van deeltjestellers in de APK

De roetfiltertest met een deeltjesteller is bijna 2 jaar geleden geïntroduceerd in de APK. Inmiddels zijn de meting en het gebruik van de tester een vast onderdeel van de keuring geworden. Het correct plaatsen, gebruiken en onderhouden van de deeltjesteller volgens de handleiding is essentieel voor een nauwkeurige meting.

### De omgevingstemperatuur

Bij het plaatsen van de deeltjesteller is het belangrijk om te letten op de omgevingstemperatuur. Deze mag niet te laag of te hoog zijn, waarbij een minimumtemperatuur van 10 graden Celsius de norm is voor de APK. Fabrikanten hebben vaak ook een maximale temperatuur opgenomen in de

handleiding. Daarnaast wordt het afgeraden om de deeltjesteller in een vochtige omgeving, zoals een wasplaats, te gebruiken. Dit geldt overigens voor de meeste elektrische apparaten.

### Controleren filters

Het regelmatig controleren en vervangen van filters, evenals het aftappen van condenswater, is belangrijk voor een goede werking van de deeltjesteller. Daarnaast moeten de meet slang en meetsonde in goede staat zijn en mogen ze geen lekkages vertonen. Eventuele 'kraantjes' aan de achterkant van de tester moeten volgens de fabrikant tijdens de meting in de voorgeschreven stand staan. Ook moeten alle uitlaatgassen van het

voertuig naar buiten worden afgevoerd, waarbij de afzuiging ervan geen invloed mag hebben op de meting.

### Lektest

Recentelijk hebben steekproefcontroleurs extra testen uitgevoerd bij erkende APK-bedrijven om de deeltjestellers te controleren. Hierbij is gelet op de verzegeling van de tester, zijn APK-metingen uitgevoerd in de open lucht en is een lektest gedaan. Van de in totaal 350 gecontroleerde deeltjestellers kwam bij meer dan 1 op de 8 controles een afwijking in de lektest voor. Sommige gebreken konden direct verholpen worden, maar niet in alle gevallen.



Het correct plaatsen, gebruiken en onderhouden van de deeltjesteller is essentieel voor een nauwkeurige meting.





Francesco De Stefano (57) bij zijn eigenhandig gebouwde VM77. "Ik zoek er graag bergpassen mee op."

# 'Het is een superauto zoals ik hem graag wilde hebben'

"Ik was een jaar of twaalf toen ik als padvinder op straat liep en een auto zag die mijn aandacht trok. Ik herkende deze auto niet, maar kwam er pas op veel latere leeftijd achter dat het een Lotus Super Seven of iets dergelijks was. Open en sportief; ik was meteen verkocht. Ergens op mijn 25e werkte ik bij een autobedrijf toen er een Lotus Super Seven met schade binnenkwam. Het was verleidelijk om die over te nemen, maar toen durfde ik dat nog niet."

"Pas rond mijn 33e maakte ik mijn droom waar. Ik vond een Seven, ook een VM77, maar met schade. Deze auto heb ik helemaal opgeknapt, inclusief motorrevisie en spuitwerk. Die Seven heb ik acht jaar gehad. Maar het was net niet mijn ideale uitvoering. Ik wilde onafhankelijke wielophanging, carbon, gepoedercoat chassis – dat soort dingen. Dus heb ik hem verkocht en ben ik op zoek gegaan naar een nieuwe. Die vond ik rond mijn 42ste. Toen werkte ik als bouwkundige, maar dat werk greep mij niet helemaal. Daarom nam ik in 2009 een sabbatical om te doen wat ik echt leuk vond, zoals het herstellen van schade-auto's, de restauratie van een Harley Davidson, werken in de garage en het schilderen van mijn huis. En, ik vond mijn droomauto: een kitcar, de VM77, met precies alle specs die ik zocht. Een kitcar bouw je helemaal zelf uit

losse onderdelen: het chassis, wielophanging en carrosseriedelen met interieur zitten in het pakket. De overige onderdelen zocht ik er zelf bij; het motorblok uit een Opel 2.0 OPC Turbo en de versnellingsbak en cardan van Ford. Eind 2009 had ik alle onderdelen in huis; die lagen ook letterlijk verspreid door het hele huis. In mijn garage heb ik alles geassembleerd en in 2011 was hij klaar. Een mooi moment."

"Het is een prachtige auto. Helemaal naar wens, helemaal zelf gebouwd. Een heel bijzonder gevoel is dat. Een kitcar werd destijds verkocht met kenteken. Die van mij stond op een Duits kenteken. Dat betekende dat ik hem bij de RDW moest laten controleren voor invoer, om een Nederlands kenteken te krijgen. Toen werkte ik nog niet bij de RDW. Maar ik maakte wel voor het eerst kennis met de RDW en dat was een prettige ervaring. De keurmeesters in Waddinxveen snaptten dat ik het heel spannend vond om anderen aan mijn auto te laten zitten. Want ik had hem zelf met handschoentjes aan gebouwd. Maar het ging helemaal goed en dus konden de kentekenplaten erop. Ik rijd er nu zo'n 5.000 kilometer per jaar mee. Verre reizen. Naar Zwitserland, Italië, Frankrijk en Noorwegen. Veel bergpassen. Het is een superauto. Comfortabel en heel sportief. En hij voelt helemaal van mij."