



RDW

APK**KEUR** MEESTER

NUMMER 109 - juli 2025

Garagebezoek prettiger maken voor iedereen

DE 'DAMES VAN HURKMANS' IS EEN BIJZONDER GARAGEBEDRIJF: HET WORDT GERUND DÓÓR VROUWEN

De evolutie van de keuring

40 JAAR APK2
GOED GEREGELD - PAGINA 4

Vooruitblik Europese APK-regels

'DE STEM VAN DE WERKVLOER
TERUG IN HET BELEID'
DUBBELINTERVIEW - PAGINA 8

Hoe merk je een gebroken veer op?

DE FUNCTIE VAN
DE SCHROEFVEER
HOE ZIT DAT? - PAGINA 11

40 jaar APK2



HENS PEETERS WEEM
VOORZITTER SO-APK

In 1985 was ik garagehouder. Destijds heb ik lang nagedacht over het wel of niet starten met de APK. Tegenwoordig is dit voor garagehouders geen vraag meer. Als je een serieus autobedrijf bent, voer je ook APK uit. Inmiddels is de APK 40 jaar een begrip in Nederland en staat het voor veilige voertuigen op de weg. In Nederland hebben we een bijzondere manier van de uitvoering van de APK: dit gebeurt bij autobedrijven, met de RDW die daar toezicht op houdt. In deze constructie is het belangrijk dat de verschillende betrokken partijen goed met elkaar afstemmen over hun belangen. Dit overleg vindt plaats in de SO-APK, de Stichting Overlegorgaan Algemene Periodieke Keuring. Hierin zitten alle partijen die betrokken zijn bij de APK in Nederland: BOVAG, TRTA, TLN, evofenedex, VACO, ANWB, IBKI, RAI Vereniging, VOMAPK, FEHAC, FEDECOM, KNAC, ministerie IenW, RDW en ATC als vertegenwoordiger van de keurmeesters. Tijdens de overleggen wordt vooral gesproken over de uitvoering van de APK. Zijn de regels duidelijk? Is de uitvoering praktisch? Is het toezicht doeltreffend? Is de kwaliteit in orde? Zijn de examens en bevoegdheidsverlening effectief? Maar ook: blijft de keuring effectief voor de moderne auto's? Vooral bij die laatste ligt nog een aardige uitdaging voor de toekomst.

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, Anne Jouan (iO), RDW

Niets uit deze uitgave mag zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de RDW in enige vorm worden overgenomen, veeleenvoudig 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:



De Dames van Hurkmans is een bijzonder garagebedrijf: het wordt gerund dóór vrouwen, vóór vrouwen. En mannen? Die zijn ook van harte welkom, want de Dames van Hurkmans willen een garagebezoek aangenamer maken voor iedereen. Die missie nemen Janita Hurkmans en haar zus Mariëlle net zo serieus als autotechniek en APK.



JANITA HURKMANS
VAN DE DAMES VAN
HURKMANS

Hoe kom je erop om een garage voor en door vrouwen te beginnen?

“Mijn zus en ik komen uit een familiebedrijf, toen we ons eigen concept in de markt wilden zetten hebben we onderzocht waar de markt behoefte aan had. Daar kwam uit dat vrouwen zich in een garage vaak ongemakkelijk voelen, zich niet serieus genomen voelen en soms zelfs kleinerend worden aangesproken: “Mevrouwtje, overlegt u maar even met uw man”. Wij vonden dat dat beter moest, uit die gedachte is de Dames van Hurkmans geboren. Inmiddels weten we dat er ook veel mannen zijn die niets met auto's hebben, en die zich verplicht voelden om bij de garage net te doen alsof ze verstand hebben van techniek, onderhoud en APK. Die zijn heel blij dat dat bij ons niet hoeft.”

Zijn jullie echt zo anders?

“Bij ons vind je geen koude, kille designruimtes. De Dames van Hurkmans houden van gezelligheid en zo hebben we ons bedrijf ook ingericht. Zelf zijn we ook niet kil: we vragen onze klanten niet naar

hun kenteken – veel mensen hebben geen idee wat hun kenteken is, dus dan voelen ze zich meteen bezwaard – maar spreken hen gewoon met hun voornaam aan. We vragen naar de auto, leggen uit wat we gaan doen en wat het gaat kosten. En als het niet duidelijk is, dan leggen we het graag nog een keer uit.”

‘Wij gaan eerst voor de klik, pas daarna voor het blik. Voor veel mensen - niet alleen vrouwen - is dat een verademing’

De garagewereld is vooral een mannenwereld, maakt dat het niet lastig om personeel te vinden?

“Personeel vinden, zoals een APK-keurmeester voor in de werkplaats, is lastig voor elk autobedrijf. Dames die in onze showroom of aan de receptie werken

mogen van mij rustig van bijvoorbeeld de hotelschool komen. Dan begrijpen ze tenminste wat gastvrijheid is, al het andere kunnen we ze leren. Wij gaan eerst voor de klik, pas daarna voor het blik. En dat is dus iets wat heel veel mensen als een verademing blijken te voelen, niet alleen vrouwen.”

Hoeveel dames vinden we in jullie werkplaats?

“Twee, en een paar heren. Onze APK-keurmeester Lisa is een technaut in hart en nieren. Meiden die thuis vertellen dat ze automonteur of APK-keurmeester willen worden stuiten nogal eens op onbegrip. Daarbij zijn ze op de opleiding vaak het enige meisje in een klas vol jongens en als ze een stageplek zoeken worden ze geconfronteerd met bedrijven die het maar lastig vinden om een dame in de werkplaats te zetten. Als je zo'n vrouw aanneemt, dan weet je zeker dat je iemand hebt gevonden die het werk doet dat ze het allerliefste wil doen. Dat is fijn voor ons – en voor onze klanten.”

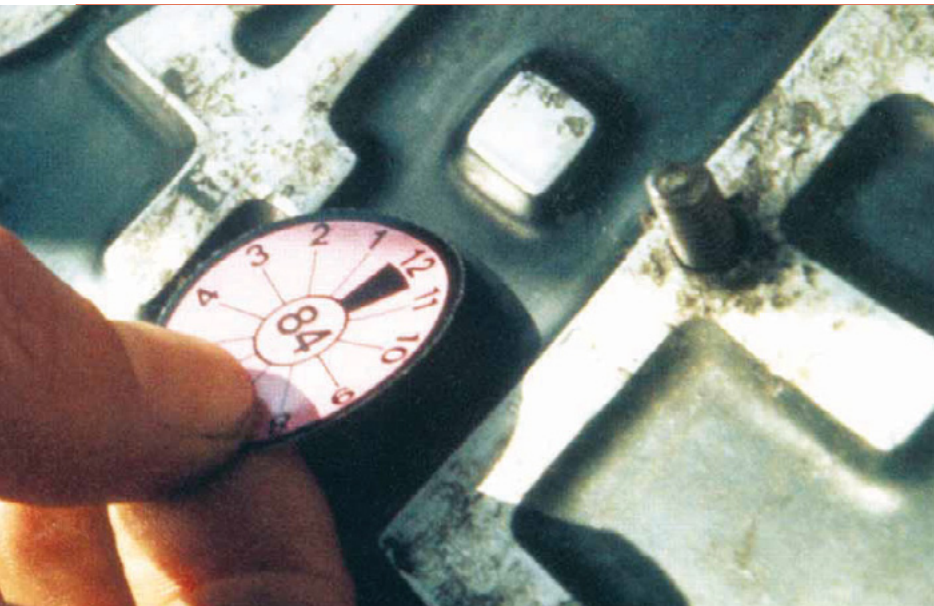
40 jaar APK2

De evolutie van de keuring

Dit jaar vieren we 40 jaar APK2. Tussen 1985 en 2025 is veel veranderd. De ontwikkeling van de APK laat de technische vooruitgang en de veranderende eisen in de automotive branche zien. In 1985 deed de keurmeester met name het technische

keurwerk. Tegenwoordig is diegene niet alleen een technisch expert, maar ook juridisch onderlegd. De administratieve handelingen zijn toegenomen. De afmeldprocedure is een goed voorbeeld van deze veranderingen. Waar we vroeger telefonisch afmeldden, gingen we later over op Viditel en pc. Van de matrixprinter

naar het APK-doordrukformulier en uiteindelijk naar het blanco A4. En wie herinnert zich niet de APK-sticker op de kentekenplaat? Veel mag zijn veranderd, maar één ding is nog altijd hetzelfde: de toewijding van de keurmeesters om voertuigen veilig, duurzaam en betrouwbaar op de weg te houden.



1985

De verplichte keuring voor personenauto's en bestelauto's (APK2) wordt in 1985 ingevoerd. De eerste APK2 is op 16 juli 1985. Een witte Citroen DS wordt als eerste voertuig goedgekeurd. Het toezicht hierop wordt door middel van steekproeven uitgevoerd met een steekproefpercentage van 3%. Vanaf de start in 1985 melden keurmeesters voertuigen na de APK telefonisch af.



2009

RME (registratie meetmiddelen) is beschikbaar. Nieuwe regelgeving van kracht (Regeling voertuigen). Persoonlijke inbreng van keurmeesters wordt groter bij de APK. Aantal keuringseisen is met 25% afgenomen en de Aanvullende Permanente Eisen is met 40% afgenomen.

2010

De RDW accepteert alleen hefbruggen met een geldig keurmerk, vanwege de veiligheid van eigen personeel. Alle meetmiddelen van een erkenninghouder zijn in RME te raadplegen.

2017

Risicogestuurd toezicht doet zijn intrede. Bij een misser geen 0,4 bonus meer. De maximale cusum voor de keurmeester wordt gewijzigd naar 10 punten, voor de erkenning is dit 12 punten. Cusum startwaarde van 3 wordt ingevoerd.

2023

eCall-boordsysteem wordt een keuringsaspect. Start deeltjesteller APK1 en APK2. Editie 100 van het RDW-vakblad APK-keurmeester verschijnt.



1989

Telefonisch afmelden wordt overgenomen door datacommunicatie.

1994

Sticker op de kentekenplaat wordt afgeschaft.

1998

Eerste editie van het RDW-vakblad APK-keurmeester.

2000

Invoering van de cusumstand voor keurmeesters. Nieuw APK-rapport. Afgekeurde voertuigen moeten worden afgemeld. Bewaarplicht van onderdelen. GAIK-kentekenplaat doet zijn intrede.

2012

Modernisering APK 2.0. Registratie tellerstand verplicht. De EOBD-test wordt ingevoerd.



2022

Start gebruik controleplaats voor de afstelling van dimmen mistvoorlichten.

2025

Nieuw APK-rapport. Meldpauze wordt geïntroduceerd.

Hoogspanning tijdens de APK

Het aantal voertuigen dat elektrisch wordt aangedreven, groeit met de dag. Het gaat om voertuigen die batterij-elektrisch (BEV) en hybride-elektrisch (HEV) zijn. Deze groep voertuigen komt ook steeds vaker in de werkplaats voor bijvoorbeeld een APK.

Werken aan hoogspanning

Vorig jaar is de Nederlandse norm herzien voor het veilig werken aan e-voertuigen (NEN 9140). In de nieuwe NEN 9140, die door de automotive branche is geaccepteerd, staan specifieke eisen voor het veilig werken aan elektrisch aangedreven voertuigen (e-voertuigen) en het veilig opslaan van (vermoedelijk)

beschadigde e-voertuigen. Daarnaast zijn er eisen over de grote hoeveelheid opgeslagen energie in batterijpakketten, de aanwezige hogere elektrische spanningen en mogelijk onverwacht voertuiggedrag. Deze eisen zijn beschreven om zoveel mogelijk elektrische gevaren en risico's weg te nemen tijdens het werken aan een e-voertuig.

Veilig keuren

De NEN 9140 is een hulpmiddel om aan de Arboret te kunnen voldoen als het gaat om veilig werken aan elektrische voertuigen. Wat de herziende versie van de NEN 9140 anders maakt, is dat de

term 'inspecteren' hierin opgenomen is. Dit zorgt ervoor dat het APK-proces geraakt wordt omdat het een inspectie is van een voertuig. Alle werkgevers zijn vanuit de Arboret verplicht om ervoor te zorgen dat medewerkers veilig kunnen werken. De RDW heeft er als werkgever daarom voor gekozen om de NEN 9140 als leidraad te nemen voor het veilig werken aan en met e-voertuigen door medewerkers. Met de juiste trainingen en opleidingen zorgt de RDW ervoor dat de kennis en vaardigheden van technisch inspecteurs en steekproefcontroleurs voldoen aan de NEN-norm – en gekwalificeerd worden als Voldoende Onderricht Persoon (VOP). Dit is noodzakelijk om veilig te werken aan en met e-voertuigen of inspecties uit te voeren.

Onderdelen elektrische aandrijflijn

In de APK-regelgeving staan bij artikel 5.*.12a de keuringseisen van de onderdelen van de elektrische aandrijflijn. Een van eisen is dat de onderdelen goed afgeschermd moeten zijn, met uitzondering van de kabelset. Het wel of niet aanwezig zijn van een rubber of kunststof dopje dat de delen van het elektrisch aansluitpunt afschermt van vuil en vocht, is geen keuringseis.

Bevoegdheidspas

Geldigheid van je pas
De bevoegdheidspas voor keurmeesters is 6 jaar geldig. Het vervangen van de pas is een geautomatiseerd systeem binnen de RDW. Als je aan alle voorwaarden voldoet, wordt er 50 dagen vóór de afloopdatum van de geldigheid een nieuwe pas aangemaakt en verstuurd naar het adres dat bij de RDW bekend is. Mocht je geen pas ontvangen of je bent 'm kwijt, dan kun je via IBKI een duplicaatpas aan te vragen. Je moet je kunnen legitimeren met een geldige pas als een klant het voertuig aanbiedt voor een APK en ernaar vraagt, of als een toezichthouder van de RDW hierom vraagt. Zorg er dus voor dat je pas niet verlopen is. Je krijgt een nieuwe pas als de geldigheid van je pas na 6 jaar verloopt of als er een nieuwe RDW-bevoegdheid wordt afgegeven.

Geldigheid van je bevoegdheid
De geldigheid van je pas is anders dan de geldigheid van je bevoegdheid. Je bevoegdheid om te mogen keuren is 2 jaar geldig. Na het examen 'bevoegdheidsverlenging' krijg je geen nieuwe pas. Op 'mijn keurmeester-omgeving' kun je je adresgegevens inzien en zien wanneer je bevoegdheid verloopt.



Belangrijke controlepunten voor banden en wielen

Bij het wisselen van winter- naar zomerbanden varieert het wie deze werkzaamheden uitvoert. Vaak gebeurt dit door specialisten, maar soms gaan voertuigeigenaren zelf aan de slag. Wie het ook uitvoert, tijdens de APK vragen banden en wielen altijd om extra aandacht.

- Er zijn namelijk nogal wat keuringsaspecten die je moet controleren:
- Is de bandenmaat op een as hetzelfde?
 - Klopt de montage met betrekking tot inside en outside?
 - Zijn de banden en velgen onbeschadigd?
 - Klopt de draairichting?
 - Is de loadindex goed?
 - Klopt de bandenspanning?
 - Geeft het controlesysteem van de bandenspanning een defect aan?
 - Is er genoeg profiel in het loopvlak?

Vergeet ook niet te controleren of alle wielbouten of wielmoeren aanwezig zijn, goed gemonteerd zijn én vastzitten. Soms moet je hiervoor de wioldoppen demonteren.

Het is niet toegestaan om een voertuig af te keuren op alleen de bandenspanning. Breng de banden op de juiste spanning en geef dit aan als reparatiepunt als je het voertuig afmeldt.

Tijdens een keuring of een steekproef moet er voldoende vrije ruimte rondom de hefinrichting zijn. Dit geldt ook voor de remmentestinrichting. Vaak staan er stapels wielen of banden die voor onveilige situaties kunnen zorgen. Zorg ervoor dat er voldoende vrije ruimte is en blijft.

Demonteren en verwijderen van onderdelen

Bij het Technisch Kenniscentrum (TKC) komen vaak vragen over het verwijderen van onderdelen tijdens een APK. Soms gaat het om het verwijderen van een onderdeel om iets te kunnen beoordelen en soms over het verwijderen van een onderdeel om iets niet te hoeven beoordelen. Maar wat mag wel en wat mag niet?

Wat je moet demonteren
Er zijn onderdelen die je moet verwijderen om bepaalde keuringsaspecten te beoordelen. Dit staat beschreven in de algemene bepaling: wijze van keuren, artikel 5.1b.3. Demonteren. De meest voorkomende onderdelen die je moet verwijderen als je een keuringsaspect niet kunt controleren zijn onder meer: wioldoppen en onderbeplating.

Wat je niet mag demonteren
Tijdens de APK wordt een voertuig gekeurd zoals het wordt aangeboden. Het is tijdens de APK niet toegestaan om onderdelen die 'fabrieksmatig' aanwezig zijn, te verwijderen om bepaalde keuringseisen te omzeilen.

Het ontlopen van keuringseisen gaat ten koste van de verkeersveiligheid. Als je tijdens de APK het omzeilen van keuringseisen tegenkomt, dan keur je het voertuig af. Bij het afkeurmelden selecteer je 'Beoordelen keuringsaspect niet mogelijk'. In de toelichting omschrijf je de situatie die je aantreft.

Controle van de trekinrichting

De bevestiging en bevestigingsbouten van de koppelinrichting zijn belangrijke onderdelen van de trekinrichting. Soms worden deze onderdelen niet goed of te vluchtig beoordeeld, terwijl dit voor de veiligheid belangrijk is. Loszittende, door corrosie aangetaste, versleten of vervormde onderdelen kunnen namelijk voor gevaarlijke situaties zorgen. De keurmeester beoordeelt of er sprake is van deugdelijke bevestiging, overmatige slijtage, corrosie en vervorming.

Koppelingskogel
Als een voertuig een koppelingskogel heeft, moet de diameter van de kogel ten minste 49,0 mm zijn. De plek waar de slijtage in de meeste gevallen het grootst is, is schuin aan de bovenkant van de kogel in de lengterichting van het voertuig. Beoordeel de kogel daarom in zijn geheel. Is de kogel niet aanwezig, niet gemonteerd of speciaal ontwikkeld voor een fietsendrager? Dan hoeft je de kogel niet te controleren maar wel de rest van de trekinrichting. In artikel 5.*.66 Koppelinrichting (algemeen) en artikel 5.*.67 Koppelinrichting vind je alle keuringseisen met betrekking tot de koppelingskogel.



Tevredenheidsonderzoek online APK-handboeken

Om onze online APK-handboeken steeds beter te maken, vragen we aan de doelgroep om hun mening. Dat doen we met een klanttevredenheidsonderzoek. Aan de hand van de reacties kunnen we beoordelen of we verbeteringen moeten doorvoeren.

Klanttevredenheidsscore
372 keurmeesters hebben deelgenomen

aan het onderzoek. De website scoort een 6,4 op een schaal van 1-10 voor vindbaarheid. Vindbaarheid betekent hoe eenvoudig de zoekfunctie werkt en of de website logisch is opgebouwd. De toelichtingen worden met een 6,8 iets hoger gewaardeerd. Hierbij gaat het erom of de toelichtingen in de handboeken duidelijk en volledig zijn.

Verbeteringen
De belangrijkste verbeterpunten zijn de begrijpelijkheid van de informatie en de zoekmachine. De informatie op de handboeken-sites ervaren de keurmeesters soms als te ingewikkeld. Ook wordt de werking van de zoekmachine niet altijd als logisch ervaren. Wij zijn erg blij met de feedback en zullen deze waar mogelijk verwerken.

Modernisering Europese APK-regels

Van Brussel naar werkvloer, en weer terug

Door de snelle technologische vooruitgang bij voertuigen, moet ook de APK zich blijven ontwikkelen. Veel van de systemen die in 2025 verplicht zijn, bestonden 40 jaar geleden niet eens. De APK-regelgeving moet hierin meegaan, maar hoe gaat dat? Tom Polman en Lotte Dijkink van de RDW leggen uit hoe.

De APK begon in de jaren 80 als een veiligheidskeuring, waarbij voertuigen werden beoordeeld op remmen, stuurinrichting en verlichting. Nu zijn er naast de visuele inspectie veel extra eisen, zoals het meten van uitstoot en het uitlezen van voertuigen. Al deze wijzigingen vinden hun basis in het Roadworthiness Package (RWP) van de Europese Commissie (EC). Het huidige pakket stamt uit 2014 en bevat richtlijnen voor de periodieke technische controle (APK), wegcontroles en kentekenbewijzen. En die gelden voor alle EU-landen, inclusief Nederland. Internationaal wordt al een tijd overlegd over hoe het nieuwe RWP eruit moet zien. De RDW speelt hierin een belangrijke rol.

Van Brussel naar Nederland

Lotte Dijkink: "Als je aan de APK denkt, denk je niet meteen aan Brussel. Toch zijn onze controles afhankelijk van Europese wetgeving. Deze wetten worden niet zomaar gemaakt. Organisaties, overheden en andere partijen mogen meedenken over nieuwe eisen en



Lotte Dijkink
Sinds 2022 bij de RDW in Brussel als senior adviseur Internationale Betrekkingen. Ze is de schakel tussen de RDW en het internationale speelveld. Lotte woont en werkt al ruim 10 jaar in Brussel en heeft veel kennis over het Europese wetgevingsproces.

testmethoden. Uitvoeringsinstanties zoals de RDW kijken of deze uitvoerbaar zijn in ons nationale systeem."

Van werkvloer naar beleid

Zo praten medewerkers van de RDW mee in veel internationale overleggen. Dat

varieert van CITA (een wereldwijde organisatie voor de APK-sector) tot expertgroepen van de EC. Nationaal heeft de RDW ook veel contact, vooral via de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK). Hier zitten onder meer branchepartijen en het ministerie van IenW aan tafel. Tom Polman: "Na vijftien jaar bij het vakblad AMT gewerkt te hebben, vind ik het belangrijk om de stem van de werkvloer, die de APK uitvoert, terug te laten komen in beleid. Hoe kunnen we nieuwe APK-eisen slim bijsturen of in Nederland invoeren, zodat we voldoen aan de Europese eisen en het werkbaar is voor iedereen?"

Meten aan EV's

Tom: "Goed voorbeeld zijn de nieuwe APK-eisen voor elektrische voertuigen (EV's). Het meten aan EV's is belangrijk, maar in Nederland vinden we wel dat een meting waarde moet toevoegen aan de veiligheid. De meetapparatuur moet simpel en betaalbaar zijn. Ook moet het kennisniveau van de APK-keurmeester overal op peil zijn."

'Ik vind het belangrijk om de stem van de werkvloer, die de APK uitvoert, terug te laten komen in beleid'

Afstemming met IenW

Tom en Lotte beslissen natuurlijk niets alleen. Binnen de RDW is er afstemming met collega-experts en het management. Ook is er overleg met het ministerie. Lotte: "Het RWP is een belangrijk internationaal dossier voor de RDW. Het raakt enkele van onze wettelijke taken. We hebben een dossierteam dat de ontwikkelingen rond het RWP volgt,



Tom Polman
Sinds 2023 bij de RDW als senior beleidsadviseur Procesbeleid bij de divisie T&B. Tom is betrokken bij al het beleid wat met de APK en Toezicht te maken heeft, van internationale ontwikkelingen tot APK-examens.

positiebepalingen opstelt en het ministerie van input voorziet tijdens de onderhandelingen."

Wat volgt de komende tijd?

In april is het concept-RWP gepubliceerd. Eerst hebben we gekeken naar alle veranderingen. Wat zijn de APK-voorstellen voor EV's of ADAS-systemen? En moeten straks meer voertuigen een APK krijgen, zoals motorfietsen? Lotte: "Het is een voorstel van de EC. Na de inventarisatie en afstemming met het ministerie volgt nu de onderhandelingsfase met de andere lidstaten. Kunnen we ons vinden in de voorstellen of zijn er uitdagingen op het gebied van uitvoerbaarheid en technische haalbaarheid? Belangrijk is ook om samen te werken met lidstaten die er net zo over denken als wij, zodat we onze stem groter kunnen maken."

Tom: "De analyse gaat soms diep. Er worden wijzigingen voorgesteld op de

APK-eisen. Wij bekijken wat er dan verandert en wat de gevolgen zijn voor het APK-proces in Nederland. Denk bijvoorbeeld ook aan APK-eisen die eerst optioneel waren en straks misschien verplicht worden, zoals het testen van schokdempers. We hebben een uniek APK-systeem, waarbij de keuringen door de branche worden uitgevoerd. Je wilt niet verrast worden, waardoor er problemen ontstaan in de uitvoering."

Wanneer merk je er als keurmeester iets van?

Het duurt nog enkele jaren voordat nieuwe APK-regels in werking treden. Eerst moet er een akkoord op EU-niveau zijn, daarna volgt de implementatie. Dan worden nieuwe eisen verwerkt in nationale wetgeving, het APK-handboek, instructies en examens. Als APK-keurmeester hoor je binnenkort meer over de plannen. De veranderingen worden pas na 2028 verwacht.

Waarom een juiste tellerstand belangrijk is

Een juiste tellerstand zorgt voor transparantie, veiligheid en betrouwbaarheid. Als je een voertuig afmeldt voor de APK, vul je de afgelezen tellerstand in. Dit kunnen kilometers of mijlen zijn. Voor tractors bij APK3 kunnen het ook uren zijn. Is er geen tellerstand, dan vul je 'GT' (geen teller) in. Dit kun je tegenkomen bij bijvoorbeeld aanhangwagens, zeer oude voertuigen, of een onleesbare tellerstand door een defect.



Let goed op of je de juiste tellerstand invult bij een melding. Dit gaat namelijk in de praktijk regelmatig mis: een verkeerde tellerstand staat op plaats 9 in de misser top 10. Tijdens steekproeven in 2024 is dit 471 keer geconstateerd.

Bij het aflezen van de tellerstand moet je goed opletten of je de juiste hebt, vooral omdat sommige voertuigen meerdere tellerstanden in een display hebben. Let ook goed op bij ingevulde werkorders en werkplaatsprogramma's die al gegevens invullen. Het opschrijven of een foto maken van de net afgelezen tellerstand helpt je om fouten te voorkomen. Tijdens het melden kun je een melding krijgen met de vraag of de tellerstand correct is. Dit maakt je alert op een mogelijke onjuiste registratie.

Hoe kun je een fout corrigeren?
Heb je een verkeerde tellerstand ingevuld? Dan moet je deze in het tellerstandregister aanpassen. Het is alleen mogelijk de tellerstand voor APK2 en de laatste ingevulde tellerstand aan te passen die door jou als keurmeester is ingevuld.

Correctie tellerstand op APK-rapport
Een correctie van de tellerstand op het APK-rapport kan alleen als je het voertuig

opnieuw afmeldt. Neem dan eerst contact op met APK Centrum Nederland in Zwolle. Daarna voer je de volgende acties uit:

- Corrigeren tellerstand register (APK2)
- Afmelden voertuig met juiste tellerstand

E-mail na onlogische tellerstand (APK2)
Maak je een fout bij het invullen van de tellerstand en zorgt dit voor een onlogische tellerstand in het register? Dan stuurt de RDW een e-mail (als je e-mailadres bekend is) waarin staat dat je misschien een fout hebt gemaakt met het invullen van de tellerstand. Je kan dan achteraf nog de ingevulde tellerstand aanpassen.

Meer informatie over tellerstanden vind je via onderstaande QR-code:



Stappenplan voor correctie. Ga naar de website van de RDW en typ in de zoekbalk: 'tellerstanden'.

Indicator van slijtage en onderhoud

Voorkom onjuiste registratie en fraude met tellerstanden, want de voertuigeigenaar kan hiervan de dupe worden. Een voertuig met een correct en oplopende tellerstand is beter verkoopbaar en wekt vertrouwen. De tellerstand is ook een belangrijke indicator van slijtage. Het wordt gebruikt om in te schatten wat de technische staat van het voertuig is en daarmee welk onderhoud er volgens de fabrikant van het voertuig nodig is. Het is dus belangrijk voor de veiligheid van het voertuig op de weg. De tellerstanden worden in het voertuigregister van de RDW opgeslagen. Als door een foutieve invoer een tellerstand verkeerd wordt geregistreerd, kan dit resulteren in een melding van een onlogische tellerstandreks. Dit is voor iedereen online inzichtelijk en kan daardoor leiden tot een waardevermindering van het voertuig.

Veren in de top 10 van missers

De functie van de schroefveer

Een schroefveer, ook wel spiraalveer genoemd, is een onderdeel van het veersysteem. Deze veer vangt de krachten op die ontstaan tijdens het rijden op de weg. Samen met onder andere de schokbreker zorgen ze ervoor dat een voertuig comfortabel over oneffenheden kan rijden en dat de banden contact houden met het wegdek.



Veren zijn gemaakt van gehard staal, maar ze kunnen toch breken. Roest en corrosie zijn belangrijke oorzaken. Strooizout bijvoorbeeld kan het materiaal van de wielophanging aantasten en zwakke plekken in een veer veroorzaken, waardoor deze breekt. Slechte wegen en verkeersdrempels kunnen ook veerbreuken veroorzaken: een veer krijgt door trillingen en constante belasting meer te voorduren op een slecht wegdek dan op strak asfalt.

Waarom is een gebroken veer afkeur?

Een gebroken veer heeft invloed op de stabiliteit van een voertuig, waardoor deze grip verliest. Dit beïnvloedt het weg- en stuurgedrag, met als gevolg dat het voertuig onvoorspelbaar kan reageren. Ook kan een veer die breekt andere voertuigonderdelen beschadigen, zoals een band, een remleiding of remslang. Dat brengt de veiligheid in gevaar. Daarom staat er in artikel 5.*.28 lid 2 onder meer dat de onderdelen van het veersysteem

geen breuken of scheuren mogen vertonen.

Wat is de praktijk?
Gebroken veren komen vaak voor. In 2024 is het reparatiepunt zo'n 98.000 keer opgevoerd. Er zijn zo'n 14.000 afkeurmeldingen gedaan waarbij een veer defect was. Toch gebeurt het nog vaak dat een voertuig tijdens een steekproef wordt afgekeurd op een gebroken veer. Ook in 2024 staat deze fout op plaats 2 in de misser top 10. Het kwam 1.076 keer voor dat deze tijdens een steekproef is afgekeurd.

Hoe kun je voorkomen dat een steekproefcontroleur de gebroken veer wel opmerkt en jij als keurmeester niet? Zorg ervoor dat je voldoende tijd neemt om dit keuringsaspect goed te beoordelen, ook als het lastig te zien is of als de onderkant van het voertuig nat is. Je kunt daarbij hulpmiddelen gebruiken, zoals een spiegel. Ook kan het helpen om kracht uit te oefenen met een hulpmiddel op het uiteinde van een veer. Gebruik daarnaast je zintuigen: hoor, zie en voel. Als het laatste stukje een scherpe punt is, controleer dan goed of daar een breuk zit.

Zo kunnen we samen zorgen dat deze fout uit de misser top 10 verdwijnt.

Tip: Check altijd de top 3 gebreken die bij voertuig worden getoond in het raadpleegscherm.



Jeroen van Tongeren van Renard Automobiles in Beneden Leeuwen mag één van de meest bijzondere Citroëns van Nederland – of eigenlijk: de wereld – tot zijn klantenkring rekenen.

'Je vergeeft 'm al zijn eigenaardigheden omdat hij zo **ontzettend bijzonder** is'

"De Citroën BX zag je vroeger overal, maar inmiddels is hij uit het straatbeeld verdwenen. Het is een geliefde klassieker geworden. Deze Citroën BX 4TC is helemaal een zeldzaamheid. Dit is een homologatiemodel uit 1986, dat Citroën in staat moest stellen om deel te nemen aan het wereldkampioenschap rally's. In die tijd golden daar de beruchte 'Groep B'-regels, die fabrikanten in staat stelden om razendsnelle, vuurspuwende, vierwielangedreven monsters als de Audi Quattro, de Peugeot 205 T16, de Ford RS200 en de Lancia Delta S4 te bouwen. Citroën wilde graag deel uitmaken van dat legendarische verhaal, maar kwam te laat. Na een reeks ongelukken werd de Groep B in 1986 opgeheven."

"Voor technenuten is deze auto op z'n zachtst gezegd nogal een uitdaging. Als je een onderdeel nodig hebt, is het niet simpelweg een kwestie van het kenteken intoetsen en het onderdeel bestellen bij een universele leverancier. De motor van deze auto komt uit een Peugeot 505, de ophanging van een Citroën CX, de versnellingsbak van een Citroën DS of SM, en heel veel delen zijn uniek en speciaal ontwikkeld voor deze auto. Gelukkig voor ons rijdt de eigenaar er eigenlijk nooit mee. Toen de auto in 2019 zijn Nederlandse kenteken kreeg heeft hij ook een APK gehad. Zonder adviespunten!"

"Om gehomologeerd te worden moesten er 200 straatversies van de BX 4TC worden gebouwd. Die waren allemaal wit, dit is de enige zwarte. Het verhaal gaat dat deze auto is gebouwd uit restjes onderdelen door een groep student-carrosseriebouwers van een naburig opleidingsinstituut. De auto zou een afscheidscadeau zijn geweest voor de baas van Heuliez, het bedrijf dat de BX 4TC voor Citroën assembleerde. Het is niet makkelijk om zo'n one-off op kenteken te krijgen, maar mede door de inspanningen van de RDW is het toch gelukt. Zo is dit stukje historie in Nederland bewaard gebleven."

"Wat ik het wonderlijkste aan deze auto vind zijn de keuzes die Citroën gemaakt heeft: de motor ligt in lengterichting vóór de vooras en is loodzwaar. De handrem zit op de voorwielen, en het 4WD-systeem heeft geen sper, dus de aandrijving 'windt zich op' als je rustig rijdt. Zulke keuzes verwacht je toch niet op een rallywagen? Hij heeft relatief veel vermogen, zo'n 200 pk, en voelt erg 'zoekerig' als je snel optrekt, terwijl hij door de zware motor flink 'duikt' bij het remmen. Maar omdat hij zo ontzettend bijzonder is, vergeef je 'm al zijn eigenaardigheden. Deze auto is deel van de historie van Citroën, van Heuliez en van de rallysport. Best bijzonder om daar aan te mogen werken."