

APK **KEUR** MEESTER

NUMMER 75 - DECEMBER 2016

nummer
75!

'VEEL KLANTEN
KIJKEN MEE TIJDENS
DE KEURING'

KEES PLUIM, KEURMEESTER/EIGENAAR VAN KEES PLUIM AUTOKEURINGEN

Roestschade veerpoten

IN DIT NUMMER: DE ONDERZIJDE
VAN BEVESTIGINGSPUNTEN

HOE ZIT DAT - PAGINA 4

Misser top 10 2016

WAT ZIJN TERUGKERENDE
MISSERS EN NIEUWKOMERS?

APK SERVICE - PAGINA 8

75^e APK- keurmeester

REDACTIETEAM IBKI, BOVAG
EN DE RDW AAN HET WOORD

ONS NETWERK - PAGINA 10

NUMMER 75



AB VAN RAVESTEIN,
DIRECTEUR RDW

De 75e APK-keurmeester. Met dit jubileumnummer bewijst het blad eigenlijk al zijn bestaansrecht. Het voldoet nog altijd aan de behoefte van keurmeesters, wat ook bleek ook uit een uitgebreid lezersonderzoek dat afgelopen jaar heeft plaatsgevonden. Lezers gaven het blad een positieve score, met een gemiddeld rapportcijfer van maar liefst 8,1. Wat ooit begon als een A4'tje met informatie over de Algemene Periodieke Keuring, is door de jaren heen uitgegroeid tot een aantrekkelijk en gedegen vakblad. Met het laatste nieuws, regelgeving, tips en andere belangrijke informatie over de APK. Het doel daarbij is en blijft om de wettelijke keuringseisen te vertalen naar de praktijk en de keurmeesters ondersteunen die de werkzaamheden uitvoeren namens de wetgever. Ook de komende jaren zal het blad APK-keurmeester een belangrijke rol blijven vervullen in de informatievoorziening, gezien de wijzigingen die eraan komen op voertuigtechnisch gebied, en op het gebied van (Europese) wet- en regelgeving. Alleen samen kunnen we zorgen voor een veilig en milieuvriendelijk wagenpark.

Vragen?

- Over de inhoud van deze APK-keurmeester?
RDW Klantenservice 0900 97 39 (werkdagen 8.00 - 17.00 uur).
- Over het afmeldsysteem? Bel uw eigen communicatieprovider.
- Over uw RDW-pincode? RDW Servicedesk ICT 0598 69 33 69.
- Over examens en bevoegdheidspassen? IBKI 030 608 77 66.
- Een adreswijziging doorgeven? Mij IBKI op www.IBKI.nl, 030 608 77 66 of gebruik het afmeldsysteem.



Redactieadres

RDW, afdeling Communicatie
Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer
www.RDW.nl

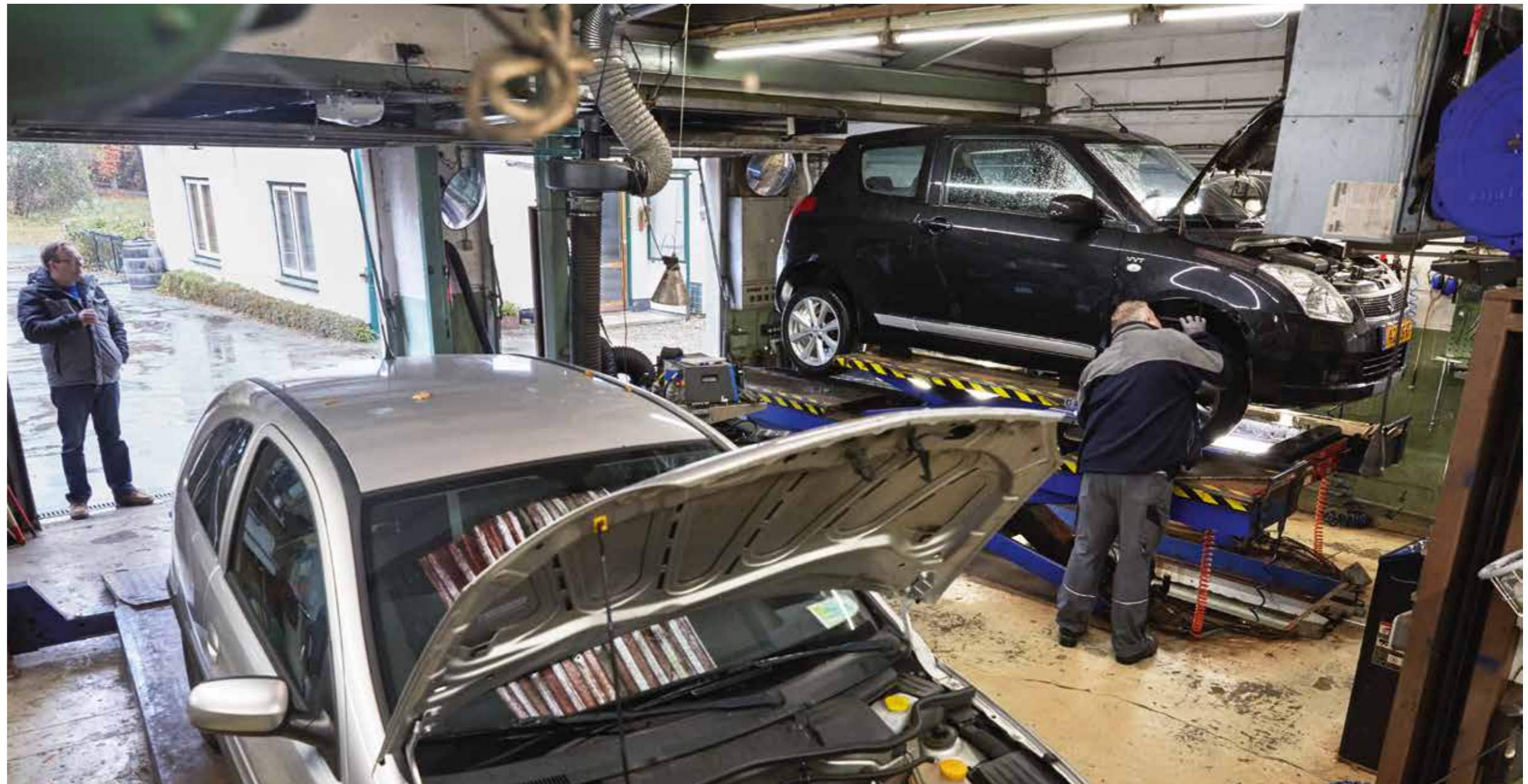
Design KRIS KRAS context, content and design

Fotografie RDW

Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Niets uit deze uitgave mag zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de RDW in enige vorm worden overgenomen, vervoelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt. Voor de precieze keuringseisen verwijzen wij u naar de Regelgeving APK. APK Keurmeester wordt gemaakt in samenwerking met:



EXAMINERING EN
CERTIFICERING VOOR DE
MOBILITEITSBRANCHE



Kees Pluim Autokeuringen in Arnhem is een eenmansbedrijf. Kees Pluim begon in 1996 als mobiel APK-bedrijf. Vanaf 2010 heeft hij een vaste plek, maar doet nog steeds uitsluitend APK2-keuringen, geen reparaties en onderhoud. "Mijn klanten waarderen mijn expertise en aanpak."



KEES PLUIM,
KEURMEESTER/EIGENAAR

Hoe is het om alleen maar APK-keuringen te doen?

"Zelf vind ik keuren erg leuk, daarom heb ik er mijn werk van gemaakt. En er komt van alles langs: verschillende typen auto's én mensen. Dat verveelt nooit. Ooit begon ik met een mobiel keuringstation. Ik kreeg steeds meer klanten. Dus er is echt vraag naar een bedrijf dat alleen keuringen doet. Veel van mijn klanten sleutelen zelf en zien mij als onafhankelijke partij die geen belang heeft bij afkeur. Natuurlijk doe ik wel kleine dingen, zoals een kapotte lamp vervangen, om de auto door de APK te krijgen. Maar verder geef ik alleen aan wat afkeerpunten zijn. Dan kan de eigenaar beslissen wat hij doet: zelf repareren of naar een garage gaan. Klanten hoeven niet lang te wachten voor een afspraak en

de keuring is klaar terwijl ze wachten. Ze mogen ook meekijken als ze dat willen."

'IK VIND HET LEUK OM DE APK UIT TE LEGGEN AAN KLANTEN'

Klanten die meekijken. Is dat niet lastig?

"Nee hoor, integendeel. Ik leg graag uit hoe ik werk. Het maakt de APK voor mensen duidelijker. Als ze vragen hebben, dan pak ik het boek er even bij en geef extra uitleg. Als klanten zelf de reparaties gaan doen, dan weten ze alvast waar ze op moeten letten. Die service waarderen ze. En de APK-

regels zijn op zich best duidelijk. Ook geef ik vaak toelichting op het IBKI-forum. Daar kijk ik vaak even om bij te blijven. Als ik het antwoord weet op vragen van anderen, reageer ik meestal."

Nooit twijfels over goed- of afkeur?

"Nou, er zijn natuurlijk wel grijze gebieden waarover je discussie kunt hebben. Over roest bijvoorbeeld. Als ik twijfel, zoek ik het even op. Vooral de online APK-regelgeving is handig, want daar staat heldere uitleg bij. En anders bel ik even naar de RDW-helpline. Verder houd ik in gedachten hoe de regelgeving bedoeld is. Die is niet bedoeld om onveilige auto's goed te keuren. Bij twijfelpunten tijdens het keuren let ik dus extra op de veiligheid: kan de auto veilig de weg op of niet?"

Beschadigingen van de voorruit



Een voorruit mag geen beschadigingen of verkleuringen hebben volgens artikel 5.*.42. De wetgever heeft hier bedoeld dat de bestuurder voldoende zicht moet hebben om deel te nemen aan het verkeer.

Om niet alle kleine beschadigingen en verkleuringen in een voorruit af te keuren, zijn er in de Aanvullende permanente eisen titel 8 afdeling 1 en 2 nadere specificaties opgenomen. Hier staat duidelijk welke scheuren, beschadigingen, krassen of verkleuringen zijn toegestaan. De plaats, soort en diameter van de beschadiging zijn bepalend. De voorruit wordt verdeeld in drie afzonderlijke gedeeltes:

- directe gezichtsveld voorruit
- indirecte gezichtsveld voorruit
- overige gedeelte voorruit

Voor het directe en indirecte gezichtsveld van de voorruit is beschreven welke eisen gelden. Voor het overige gedeelte zijn geen specifieke eisen opgesteld.

LUCHTBELLEN, BESCHADIGINGEN OF VERKLEURINGEN

Daarnaast staan in artikel 94 en 99 enkele algemene eisen voor de gehele voorruit. Deze kunt u altijd toepassen als er luchtbelletjes, beschadigingen of verkleuringen aanwezig zijn, die afzonderlijk voldoen aan de eisen voor het directe en indirecte gezichtsveld

maar als uitzichtbelemmerend worden ervaren. Heeft een voorruit veel luchtbelletjes, beschadigingen of verkleuringen, dan kijkt u of deze niet belemmerend zijn en de bestuurder het zicht ontnemen. Bij de online regelgeving is hierover een toelichting opgenomen. In de online APK-regelgeving is ook nog een toelichting opgenomen over beschadigingen aan een voorruit.

Vraag van een keurmeester:

WAT ALS ER GEEN ABS-LAMPJE IS?

De controle van het antiblokkeersysteem (ABS) bij motorvoertuigen is verplicht vanuit de APK-regelgeving. Het ABS moet goed functioneren en er moet een waarschuwingssysteem aanwezig zijn die een melding geeft aan de bestuurder als het ABS niet werkt. Meestal is dit een lampje met een ABS-teken of vergelijkbaar symbool. Wat als dat lampje er niet is?

EEN WAARSCHUWINGSLAMPJE WAAR ABS OP STAAT, IS NIET VERPLICHT.

In de wijze van keuren bij de betreffende eis is alleen sprake van 'waarschuwingssymbool'. Er moet een lampje gaan branden of een ander signaal zijn als het contact wordt ingeschakeld, om aan te tonen dat het ABS werkt. Deze moet uitgaan als de motor wordt gestart of bij een rijproef (APK2).

Wanneer u er logischerwijs van uit kan gaan dat een lampje of ander signaal (ook) voor

de ABS-controlefunctie is bedoeld, kunt u dit goedkeuren. Het kan dus géén controlelampje zijn waarvan duidelijk is dat deze hier niet voor is bedoeld.

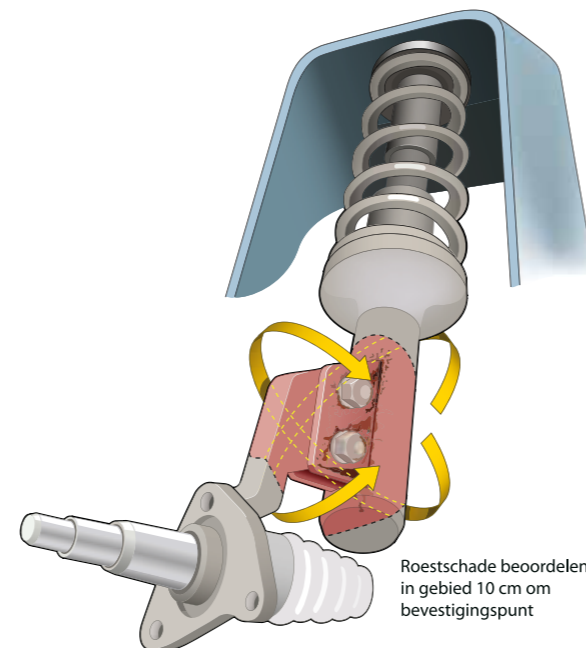
BIJ TWIJFEL

Komt u als keurmeester een onduidelijke situatie tegen en weet u niet zeker hoe het ABS-waarschuwingssysteem is uitgevoerd, vraag dan informatie op bij de fabrikant.



Roestschade: bevestiging veerpoten onderzijde

In het vorige nummer hebben we aandacht besteed aan roestschade van bevestigingspunten. Maar hoe zit het met roestschade aan de onderzijde van de bevestiging van de McPherson-veerpoot?



Roestschade beoordelen in gebied 10 cm om bevestigingspunt

Ook bij roestschade aan de onderzijde van deze bevestiging geldt een roestschadegradatie. Belangrijk hierbij is het onderdeel te benoemen om daaraan de juiste roestschadegradatie volgens Annex 1 te koppelen. Hierin is de APK-regelgeving niet helemaal duidelijk en kunt u meerdere benamingen en roestschadegradaties toepassen.

In de illustratie ziet u deze bevestiging van een McPherson-veerpoot aan een fuseestuk. Dit zien we als asbevestiging. In Annex 1 is hiervoor (nog) geen roestschadegradatie opgenomen. In 2018 volgt een uitbreiding

van de Aanvullende permanente eisen. Het zal gaan om een roestschadegradatie van 8E, gezien de grote impact die roestschade heeft op het onderdeel en de voertuigveiligheid. Deze roestschadegradatie zal dan opgenomen worden in Annex 1.

ROESTSCHADE BEOORDELEN

Hoe beoordeelt u de bevestiging totdat de regelgeving is aangevuld? In de huidige situatie gebruikt u de roestschadegradatie die is vastgesteld voor een bevestigingspunt van het wielgeleidingselement. Ook hiervoor geldt de hoogste roestschadegradatie van 8E.

Voor de uiteindelijke beoordeling van de bevestiging kijkt u in het gebied dat is omsloten door een denkbeeldige lijn op een afstand van 10 centimeter om deze bevestiging(en), zoals is beschreven in artikel 12 van de Aanvullende permanente eisen. U moet een schatting maken van de sterkteafname. Het is belangrijk dat u de kracht die op het bevestigingspunt komt, meeneemt bij de beoordeling. Een kleine roestschade kan grote gevolgen hebben! Daarnaast moet u controleren of er geen breuken of scheuren aanwezig zijn. Een breuk of scheur resulteert altijd in een afkeur. Deze mogen wel worden gerepareerd.

Vraag van een keurmeester:

Wat zijn de eisen voor de vastzetinrichting bij aanhangwagens?

Kort gezegd: artikel 5.12.39 van de keuringseisen is hier leidend. Maar er ontstaat nog wel eens verwarring bij de keuring van aanhangwagens en opleggers die zijn uitgerust met veerremcilinders op hefbaar assen. Vooral wanneer er alleen maar een vastzetinrichting zit op een hefas. De keuringseis geeft juist aan dat de vastzetinrichting gemonteerd moet zijn op één niet-hefbaar as.

Hoe zit dat precies? De vastzetinrichting kan bestaan uit een spindel met kabels die de (trommel)rem aantrekt door de kabel te spannen, zodat de aanhangwagen of oplegger wordt vastgezet en niet meer kan gaan rollen. Een andere mogelijkheid om de vastzetinrichting te bedienen is via veerremcilinders. Door deze te ontluichten worden via een drukveer de remmen van de aanhangwagen of oplegger vastgezet om te voorkomen dat deze kan gaan rollen.

In beide gevallen is het mogelijk dat u de vastzetinrichting tegenkomt op een hefas en dat dit de enige vastzetinrichting is. Bij de APK-keuring moet deze hefas zakken (met de wielen op de ondergrond) zodra de voorraad en commandoleiding van de aanhangwagen of oplegger worden afgekoppeld van het trekkende voertuig óf zodra de bedieningsknop (rode knop) van de vastzetinrichting wordt bediend. Dan is aan de keuringseis 5.12.39 voldaan en is er geen reden het voertuig af te keuren. Een toelichting is opgenomen in de online APK-regelgeving.

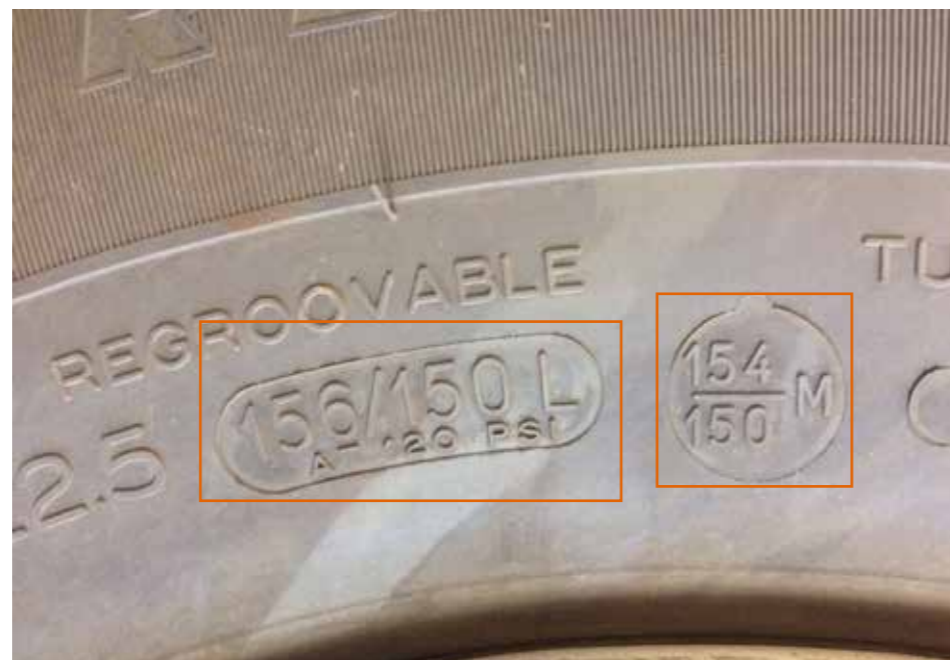
Hoe beoordeel ik de loadindex (draagvermogen) van een band?

We krijgen regelmatig vragen van keurmeesters over het vaststellen van de minimale loadindex (draagvermogen) van banden van bedrijfsauto's en aanhangwagens. In artikel 5.*.27 uit de APK-regelgeving staan belangrijke eisen.

OPGEWAARDEERDE BAND: 154/150M NAAR 156/150L

Bij de controle van de loadindex op de band kunt u een opgewaardeerde band tegenkomen. Bijvoorbeeld 154/150M komt veel voor. De eerste loadindex (154) hoort bij een voertuig met enkellucht uitvoering. Bij de tweede (150) gaat het om dubbellucht

uitvoering. De letter M is het snelheidssymbool. Deze letter geeft de maximumsnelheid aan waarvoor de band geschikt is. In deze situatie staat M voor een maximumsnelheid van 130 km/h. Op sommige banden staat naast de bestaande standaard loadindexen (154/150M) een extra groep loadindexen: 156/150L (zie foto).



Beschikt u over de laatste versie? Boek 'Regelgeving APK'

Bij de technische helpdesk KIT komen elke dag vragen binnen over de APK-regelgeving. Ook bij onze steekproefcontroleurs. Vaak ontstaat verwarring als een keurmeester een oude versie van het boek 'Regelgeving APK' gebruikt. Het is handiger om de digitale versie te gebruiken. Die is altijd actueel.

ONLINE APK-REGELGEVING

Op de website van de RDW staat altijd de juiste versie, op www.RDW.nl onder 'Online APK-regelgeving'. Ook zijn daar toelichtingen toegevoegd.

LAATSTE VERSIE 1.0-2016 BESTELLEN?

Als u het boek 'Regelgeving APK' gebruikt, zorg er dan voor dat u de laatste versie heeft. In het boek is rechtsonder elke pagina aangegeven welke versie van toepassing is. Op dit moment is de laatste versie: 1.0-2016. Bent u niet in het bezit van de juiste versie van het boek en wilt u deze ontvangen? U kunt deze voor 38 euro bestellen via: www.rdw.nl/Zakelijk/Paginas/APK-regelgeving-in-boekvorm-bestellen.aspx

Deze band is dan opgewaardeerd naar een hogere loadindex in relatie tot een lagere snelheid. L betekent een maximum snelheid van 120 km/h. Voor het vaststellen van de loadindex van een band mag u de meest gunstige situatie gebruiken bij de APK-keuring.

Hoe u de loadindex moet bepalen, is uitgelegd met een voorbeeld in een toelichting op de online APK-regelgeving weergegeven. Hierbij wordt ook uitgelegd hoe we de aslast kunnen verlagen met de percentages uit Annex 5.

VOORBEELD: LOADINDEX BEPALEN, MET ANNEX 5

Een bedrijfsauto is voorzien van een snelheidsbegrenzer: 90km/h. Op de vooras zijn banden gemonteerd met de loadindex 152/150 L. Als de loadindex 152 van 3550 kg niet toereikend is voor de aslast per band, dan kunt u in deze situatie de aslast verminderen met 2%.

Aslast kentekenregister: 7200 kg

• 7200 kg : 2 = 3600 kg per band.

Vermindering 2% aslast per band:

• 0,98 x 3600 kg = 3528 kg.

In dit voorbeeld is de loadindex van 152

(3550 kg) op de vooras voldoende.

Annex 5 (loadindex/snelheid symbool), behorende bij artikel 50, vierde lid
Loadindex

snelheid (km/uur)	Variatie in aslast (%)									
	Alle loadindexen				Loadindexen ¹ ≥ 122		Loadindexen ¹ ≤ 121			
	Snelheidssymbool				Snelheidssymbool		Snelheidssymbool			
	F	G	J	K	L	M	L	M	N	P ²
0 ⁽²⁾	+150	+150	+150	+150	+150	+150	+110	+110	+110	+110
5 ⁽²⁾	+110	+110	+110	+110	+110	+110	+90	+90	+90	+90
10 ⁽²⁾	+80	+80	+80	+80	+80	+80	+75	+75	+75	+75
15 ⁽²⁾	+65	+65	+65	+65	+65	+65	+60	+60	+60	+60
20 ⁽²⁾	+50	+50	+50	+50	+50	+50	+50	+50	+50	+50
25 ⁽²⁾	+35	+35	+35	+35	+35	+35	+42	+42	+42	+42
30 ⁽²⁾	+25	+25	+25	+25	+25	+25	+35	+35	+35	+35
35 ⁽²⁾	+19	+19	+19	+19	+19	+19	+29	+29	+29	+29
40 ⁽²⁾	+15	+15	+15	+15	+15	+15	+25	+25	+25	+25
45	+13	+13	+13	+13	+13	+13	+22	+22	+22	+22
50	+12	+12	+12	+12	+12	+12	+20	+20	+20	+20
55	+11	+11	+11	+11	+11	+11	+17,5	+17,5	+17,5	+17,5
60	+10	+10	+10	+10	+10	+10	+15,0	+15,0	+15,0	+15,0
65	+7,5	+8,5	+8,5	+8,5	+8,5	+8,5	+13,5	+13,5	+13,5	+13,5
70	+5,0	+7,0	+7,0	+7,0	+7,0	+7,0	+12,5	+12,5	+12,5	+12,5
75	+2,5	+5,5	+5,5	+5,5	+5,5	+5,5	+11,0	+11,0	+11,0	+11,0
80	0	+4,0	+4,0	+4,0	+4,0	+4,0	+10,0	+10,0	+10,0	+10,0
85	-3	+2,0	+3,0	+3,0	+3,0	+3,0	+8,5	+8,5	+8,5	+8,5
90	-6	0	+2,0	+2,0	+2,0	+2,0	+7,5	+7,5	+7,5	+7,5
95	-10	-2,5	+1,0	+1,0	+1,0	+1,0	+6,5	+6,5	+6,5	+6,5
100	-15	-5	0	0	0	0	+5,0	+5,0	+5,0	+5,0
105		-8	-2	0	0	0	+3,75	+3,75	+3,75	+3,75
110		-13	-4	0	0	0	+2,5	+2,5	+2,5	+2,5
115			-7	-3	0	0	+1,25	+1,25	+1,25	+1,25
120			-12	-7	0	0	0	0	0	0

TOP 10 VAN DE MISSERS IN 2016

STEEKPROEVEN APK2 OP GOEDKEURMELDINGEN

OMSCHRIJVING	2016	2014	2013
1 GEEN AC1: BAND MET PROFIELDIEPTE 1,6 T/M 2,5 MM	4,6%	4,7% (1)	4,8% (1)
2 GEEN AC4: STUUR-/FUSEEKOGEL, MINDER DAN 1,0 MM SPELING	4,6%	3,8% (3)	3,9% (3)
3 VEER GEBROKEN OF ONDEUGDELIJK	4,2%	3,9% (2)	5,2% (2)
4 STOFHOES STUURINRICHTING BESCHADIGD	3,4%	3,6% (5)	3,7% (3)
5 REMLEIDING ERNSTIG GECORRODEERD	2,9%	2,5% (9)	
6 VERPLICHTE VERLICHTING WERKT NIET (GOED) (GEEN RICHTINGAANWIJZERS/REMLICHT)	2,9%	2,9% (8)	2,9% (6)
7 VERSCHIL IN REMWERKING TE GROOT, MAAR MINDER DAN 50%	2,9%	3,7% (4)	2,9% (5)
8 BAND LICHT BESCHADIGD	2,7%		
9 REMSLANG LICHT BESCHADIGD, BEWAPENING ZICHTBAAR	2,6%	2,9% (7)	3,2% (4)
10 INRICHTING AANPASSING DIMLICHTAFSTELLING WERKT NIET (GOED)	2,1%		

STEEKPROEVEN APK1 OP GOEDKEURMELDINGEN

OMSCHRIJVING	2016	2014	2013
1 REMVERTRAGING BEDRIJFSREM AANHANGWAGEN ONVOLDOENDE (TUSSEN 90% EN 100% VAN DE WETTELIJKE VERTRAGING)	4,4%	4,4% (1)	5,0% (1)
2 BAND AANHANGWAGEN LICHT BESCHADIGD	3,1%	3,1% (4)	2,7% (2)
3 BAND BEDRIJFSAUTO LICHT BESCHADIGD	3,0%	2,7% (6)	1,9% (7)
4 VERSCHIL IN REMWERKING OP ÉÉN AS AANHANGWAGEN TE GROOT, MAAR MINDER DAN 50%	2,9%	2,9% (2)	2,3% (5)
5 GERINGE LUCHTLEKKAGE REMINRICHTING BEDRIJFSAUTO	2,4%	2,8% (5)	2,0% (6)
6 HULPBALK AANHANGWAGEN GESCHEURD	2,4%	1,6% (9)	1,6% (9)
7 GEEN AC4: STUUR-/FUSEEKOGEL, MINDER DAN 1,0 MM SPELING	1,9%	2,6% (7)	1,6% (8)
8 KILOMETERSTAND WIJKT AF	1,7%		
9 GEEN AC1: BAND MET PROFIELDIEPTE 1,6 T/M 2,5 MM	1,6%	2,9% (3)	2,7% (3)
10 VERSCHIL IN REMWERKING BEDRIJFSAUTO TE GROOT, MAAR MINDER DAN 50%	1,2%	1,9% (8)	

Missers van 2016 (tot en met september) vergelijken we met 2014 en 2013. Bij APK2 verdwenen de kilometerstand en stofhoes fuseekogel uit de top 10. Bij APK1 verdween de loadindex.

Misser top 10

Net als andere jaren presenteren we de top 10 van afkeur op goedkeurmeldingen (januari tot en met september 2016). Deze zogeheten misser top 10 geeft inzicht in de verloop van bepaalde afkeerpunten. Wat zijn stijgers en dalers? En hoe zijn missers te voorkomen?

TERUGKERENDE MISSERS: DE ADVIESPUNTEN

Een aantal punten komt elk jaar terug, zowel bij APK2 als APK1, vooral de adviespunten (AC). Bij APK2 staan op plaats 1 en

2: AC1 profieldiepte van een band 4,6% en AC4 speling op een stuur-/fuseekogel 4,6%. Het totale percentage gemiste adviespunten staat op 11%. Met andere woorden: bij 1 op de 10 steekproeven wordt een vergeten of onterecht adviespunt geconstateerd. Met aandacht voor deze adviespunten kunnen keurmeesters hier beter scoren. Bij APK1 zien we dezelfde lijn. Ook hier staan beide adviespunten in de top 10. Het totale percentage gemiste adviespunten is 4,6% en neemt een belangrijk deel van de missers voor zijn rekening.

NIEUWKOMERS

Nieuw bij APK2 zijn een beschadigde band en de inrichting voor het aanpassen het dimlicht. Opvallend zijn ook de remleidingen. In 2013 stond deze niet in de top 10. In 2014 kwam deze binnen op 9 en de stijgende lijn zet zich door in 2016. De oorzaak is niet duidelijk. Wel is dit een punt om bij de APK extra aandacht te geven. Het heeft in hoge mate te maken met de voertuigveiligheid waar we het allemaal voor doen. Nieuw in de top 10 bij APK1 is de kilometerstand. Dit in tegenstelling tot APK2: daar is deze juist verdwenen.

Roetfiltercontrole

Roetdeeltjes hebben een negatief effect op de gezondheid.

Daarom zijn moderne dieselauto's uitgerust met een 'af-fabriek' roetfilter. Uit onderzoek bleek echter dat deze roetfilters in sommige gevallen zijn verwijderd en dat daarbij ook de motormanagementsoftware is aangepast. De politiek wil deze ontwikkeling een halt toe roepen.

DRIE MEETINSTRUMENTEN

Onderzoeksinstituut TNO kreeg van het ministerie van Infrastructuur en Milieu de opdracht om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om verwijderde, maar ook defecte roetfilters op te sporen. TNO heeft 213 dieselauto's met roetfilter getest met drie verschillende meters:

- een normale, 'traditionele' roetmeter
- een vernieuwde roetmeter met een grotere nauwkeurigheid
- een deeltjesteller: een apparaat dat het aantal fijnstofdeeltjes kan meten in de uitlaatgassen

De vernieuwde roetmeter, in combinatie met strengere eisen voor de roetuitstoot, en de deeltjesmeter zijn geschikt voor de roetfiltertest in de APK, blijkt uit het onderzoek. TNO stelt dat een deeltjesteller de beste resultaten oplevert en dat de meting met stationair draaiende motor uitgevoerd kan worden. De vernieuwde roetmeter is daarentegen goedkoper en sneller leverbaar.

Naast TNO heeft ook de RDW een onderzoek uitgevoerd in samenwerking met de Hogeschool Arnhem Nijmegen (HAN). Hierbij zijn EOBD-testers, diagnose-testers, vier verschillende roetmeters en drie verschillende deeltjestellers gebruikt. De metingen zijn uitgevoerd aan auto's met en zonder roetfilter. Ook hier kwamen de vernieuwde roetmeter en deeltjesteller als beste naar voren.

TNO heeft het ministerie geadviseerd om beide meetmethodes verder te onderzoeken, met aandacht voor mogelijkheden voor



doorontwikkeling en kosten. Dat zal dan in samenwerking met onder meer de RDW en leveranciers van de meetapparatuur gebeuren.

EUROPEES ONDERZOEK

Niet alleen in Nederland, maar ook op Europees niveau, is een uitgebreid emissieonderzoek uitgevoerd, gericht op de APK-eisen. Een van de adviezen is om zowel EOBD-testen als uitlaatgastesten uit te voeren. Daarnaast is de conclusie dat de huidige k-waardes te hoog zijn voor de moderne dieselauto. Momenteel loopt er overigens een nieuw onderzoek naar de mogelijkheden van NOx-metingen in de APK.

HOE VERDER?

Op korte termijn wil het ministerie een verbod op het verwijderen van roetfilters. Hoe de controle hierop eruit gaat zien, is op dit moment nog niet duidelijk. Daarvoor zullen eerst de onderzoeken afgerond moeten worden. Daarna zal de minister de beslissing over de controle nemen.

IN HET KORT: ROETFILTERS IN DIESELAUTO'S

Een goed werkend gesloten roetfilter is in staat om 99% of meer van de roetdeeltjes op te vangen. Als zo'n filter niet meer aanwezig is, zou je verwachten dat dit leidt tot afkeur bij de APK-keuring. Toch is er geen grote stijging te zien in de afkeurmeldingen op emissies bij dieselauto's. Daar is een aantal mogelijke redenen voor.

De meeste dieselauto's met roetfilter zijn toegelaten na 31-12-2005, waardoor in eerste instantie een EOBD-controle wordt uitgevoerd. Als de software is aangepast, levert de EOBD-controle in de meeste gevallen geen afwijking op. Dit leidt dus niet tot afkeur. Ook de uitvoering van een roetmeting levert in veel gevallen geen problemen op. De vraag is of de huidige roetmeter nauwkeurig genoeg is om de emissie van een moderne dieselmotor te kunnen meten.

In 1997 is de roetmeting een onderdeel van de APK geworden. Sinds die tijd zijn de roetmeters nauwelijks veranderd. Een ander punt is de maximale k-waarde zoals die nu in de APK wordt gebruikt. Het blijkt dat zelfs zonder roetfilter de moderne dieselmotor in staat is om onder de voorgeschreven k-waarde te blijven.

In 2013 heeft TNO in samenwerking met de RDW onderzoek gedaan naar het verwijderen van roetfilters. Twintig steekproefcontroleurs hebben bij 355 personenauto's extra testen uitgevoerd na een steekproef. Deze auto's zouden volgens de gegevens allemaal een af-fabriek roetfilter moeten hebben. Na analyse van de testgegevens concludeerde TNO dat bij 5 tot 7% van de geteste auto's sprake was van een slecht werkend of verwijderd roetfilter. Mede op basis van deze cijfers wil de politiek een verbod invoeren op het verwijderen van roetfilters.

AL 75 KEER DE APK-KEURMEESTER OP DE MAT, SINDS 1998

DRIE REDACTIELEDEN VAN APK-KEURMEESTER: HENK BUSSINK (RDW), JOSÉ BURGEMEESTER (BOVAG), ARIAN JANSE (IBKI)

'EEN APK-KEURING IS BEST INGEWIKKELD. DAT KAN NIET IEDEREEN. WE MOGEN TROTS ZIJN OP HET VAK.'

De afgelopen 18 jaar verscheen APK-keurmeester 75 keer: vier keer per jaar ligt het blad op de mat. Met informatie over nieuwe APK-regelgeving, tips en antwoorden op vragen uit de praktijk voldoet het nog altijd aan de oorspronkelijke informatiebehoefte.

In de kast

Actuele, objectieve en praktijkgerichte informatie bieden over de Algemene Periodieke Keuring. Dat is het oorspronkelijke doel dat de samenwerkingspartners BOVAG, IBKI en de RDW hadden met het blad. En dat is het nog steeds, na bijna twintig jaar. Hoe is het blad ontstaan? José Burgemeester van BOVAG: "Het handboek 'Regelgeving APK' was lange tijd de enige informatiebron voor keurmeesters. Maar die stond meestal ergens in de kast bij de erkenninghouder. De mensen op de werkvloer zagen het niet. Bovendien bevat het boek nogal droge informatie, eigenlijk een soort wetboek. Het is lastig te lezen en er is geen ruimte voor vragen uit de praktijk."

Hoge kwaliteit

"De aansluiting tussen regelgeving en praktijk is wél heel belangrijk om de kwaliteit van de APK hoog te houden", vult RDW'er Henk Bussink aan. "Vanuit de RDW, BOVAG en IBKI proberen we om de lange wetteksten in begrijpelijke taal weer te geven, met praktijkvoorbeelden. Ook veelgestelde vragen van de RDW-helpdesk bespreken we in het blad." Arian Janse van IBKI: "Een aantrekkelijk, lekker leesbaar blad, met duidelijke informatie. Dat werkt nog steeds goed, zo bleek onlangs nog uit het lezersonderzoek. Ook de samenwerking binnen de redactie is positief, we vullen elkaar aan."



Voor onze veiligheid

José Burgemeester, relatiemanager RDW en Belastingdienst, BOVAG
"Regelmatig spreek ik erkenninghouders of keurmeesters, ook over de APK-keuring. Bijvoorbeeld over hoe je een bepaalde eis moet interpreteren. Als het onderwerp voor anderen interessant is, behandelen we het in de APK-keurmeester. Verder lees ik alle artikelen mee en bekijk of ze duidelijk genoeg zijn voor iedereen. Dit blad is nog altijd de belangrijkste bron van informatie voor veel keurmeesters. Ook in de digitale wereld is het prettig om lekker in je luie stoel een blaadje te kunnen lezen. Sommige onderwerpen komen vaker terug. Dat is logisch, want kennis zakt soms wat weg, of de regelgeving is veranderd. Een APK-keuring is best ingewikkeld: veel meer dan het afvinken van een checklist. Het is belangrijk werk, want het draagt bij aan de veiligheid op de weg. Het is een vak om trots op te zijn."



Steuntje in de rug

Arian Janse, examenadviseur ontwikkelafdeling IBKI
"Bij IBKI zien we welke onderwerpen lastig of onduidelijk zijn. Op sommige examenvragen wordt laag gescoord. De keurmeesters blijven de onderwerpen remberekening en carrosserie lastig vinden. Het is goed om deze keuringsaspecten dan in het blad te behandelen. Als IBKI brengen wij onze kennis en kunde op het gebied van examinering in. Het is een blijvende uitdaging om de vragen zo te stellen dat ze door iedereen begrepen worden. Samen met de andere partners blijven wij er scherp op dat de vorm van examinering past bij het vak van keurmeester. De bijdrage aan de verkeersveiligheid van de keurmeester is groot en daarmee de druk vanuit de overheid. Het blad APK-keurmeester is een mooi steuntje in de rug voor de keurmeester."



Techniek en beleid

Henk Bussink, procesmanager APK-ondersteuning, RDW
"Informatieverstrekking aan keurmeesters is vanaf de start al het belangrijkste uitgangspunt voor het blad. Dat is in alle jaren niet veranderd. Wel is er een verschuiving van technische informatie naar beleidsonderwerpen. Het heeft erme te maken dat wij als RDW regelmatig met beleidsmakers om tafel zitten, bijvoorbeeld in Brussel. Veranderingen in de regelgeving kunnen we dan vroegtijdig aankondigen en daar is ook behoefte aan. Een mooi voorbeeld is de invoering van de remmenbanktest. Die hebben we al vijf jaar van tevoren aangekondigd, zodat erkenninghouders zich erop konden voorbereiden. Verder luisteren we goed naar vragen van keurmeesters die bijvoorbeeld bij de helpdesk binnenkomen. De meest gestelde vragen beantwoorden we in het blad. Als het aan ons ligt, gaan we daar voorlopig mee door."



JAN VAN NORDEN, OUD-REDACTIELID APK-KEURMEESTER EN OUD-RDW'ER

'ALS JE HOUDT VAN SLEUTELLEN, IS DE MAZDA MX-5 EEN SAAI TYPE'

“Over een APK-keuring maak ik me nooit zorgen. De Mazda MX-5 is geen probleemvoertuig. Als je houdt van sleutelen, is er dus weinig aan te beleven. Mazda kwam in 1989 voor het eerst met deze roadster. Tegen de trend in. Andere fabrikanten waren juist met dit type gestopt, omdat er steeds minder vraag naar was. Een gouden greep van Mazda, want de MX-5 werd al snel de meest verkochte roadster ter wereld. Inmiddels zijn er meer dan 1 miljoen van verkocht.

Zelf kocht ik er in 1998 één van de eerste generatie en heb sindsdien onafgebroken een MX-5 gehad. De eersten zijn nu ouder dan 25 jaar en dus officieel oldtimers. Mijn huidige auto komt uit 2006 en hoort bij de derde generatie. De vierde generatie is ongeveer een jaar uit. De MX-5 blijft onverminderd populair en heeft een eigen club, toertochten en een clubblad. Ik schrijf artikelen over *limited editions* en dat zijn er wereldwijd nogal wat. Wat dat betreft, is het dus geen saai type.”