



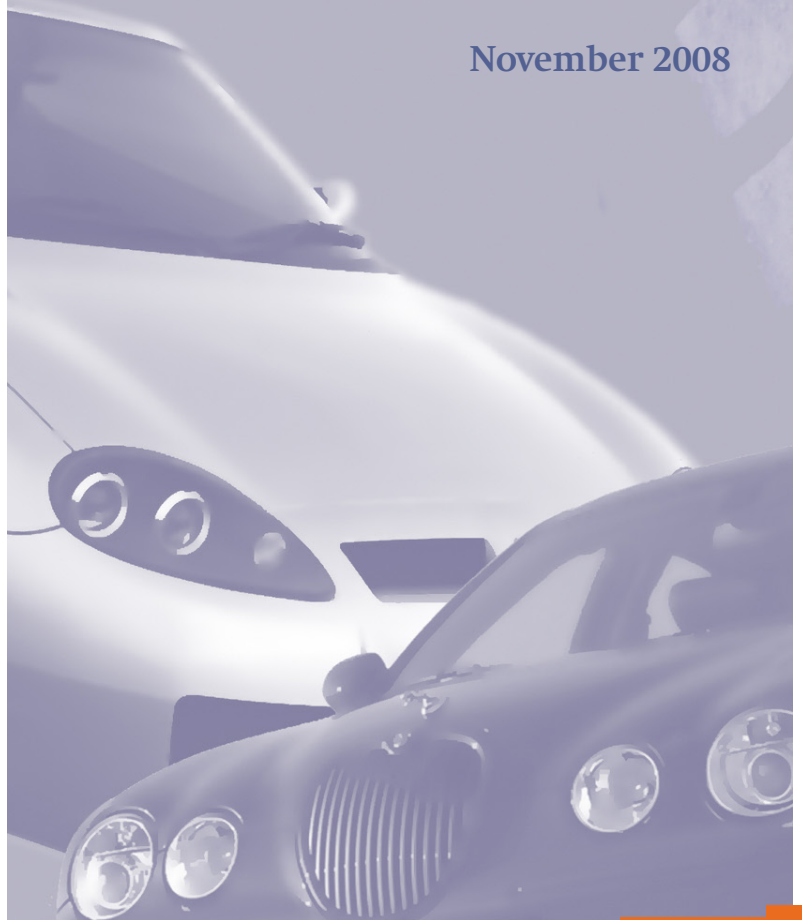
RDW

Modernisering APK

Voorstel modernisering APK 2.0

**Voorstellen voor
nader onderzoek
naar een verdergaande
modernisering
van de APK**

November 2008



Modernisering APK

Voorstel Modernisering APK 2.0

Voorstellen voor nader onderzoek naar een verdergaande modernisering van de APK

November 2008

Voorstel voor het uitvoeren van verbreedend en verdiepend onderzoek met als doel de APK in Nederland verdergaand te moderniseren. Het aanbevolen nadere onderzoek moet resulteren in APK-maatregelen welke op de middellange en langere termijn kunnen worden ingevoerd.

Opdrachtgever:	Minister Verkeer en Waterstaat
Opdrachtnemer:	RDW
Datum:	19-11-2008
Versie:	3.0

Document versie informatie

Versie	Datum	Bijzonderheden	Auteur
1.0	20-10-2008	Versie naar aanleiding van Stuurgroep vergadering 22.09.2008	RDW
1.1	29-10-2008	Interne review RDW	RDW
3.0	19-11-2008	Vastgesteld Stuurgroep	RDW

Verzendlijst

Naam	Rol/ Functie	Versie
Leden Stuurgroep	Stuurgroep	1.1, 3.0
Ministerie V&W	Opdrachtgever	3.0

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Referenties	4
1.2	Acroniemen	4
2	Nader onderzoek APK-onderwerpen	5
3	EOBD-proefneming	7
4	OBD-controle elektronische veiligheidssystemen	8
5	Bandenspanning	9
6	Typegoedkeuring en permanente eisen	10
7	Informatievoorziening / “MVX”	11
8	Aanvullende onderwerpen	11

1 Inleiding

Bij het onderzoek naar het moderniseren van de APK heeft in eerste instantie de nadruk gelegen op aanpassingen aan de APK welke op kortere termijn kunnen worden geïntroduceerd. Daarbij is echter vastgesteld dat voor een verdergaande en meer fundamentele modernisering van de APK vervolg onderzoek vereist is.

Het onderhavige voorstel “Voorstel Modernisering APK 2.0” bevat aanbevelingen ten aanzien van het uitvoeren van verbreedend en verdiepend onderzoek teneinde de modernisering van de APK in Nederland verder gestalte te geven.

Voor een beschrijving van de APK-maatregelen welke op kortere termijn kunnen worden ingevoerd, wordt verwezen naar het flankerende adviesrapport “Rapportage Modernisering APK 1.0” ([MOD1]). Tezamen met genoemd adviesrapport vormt het onderhavige voorstel de uitkomst van het onderzoek welke in het kader van het Project Modernisering APK in de periode April 2008 – September 2008 is uitgevoerd.

Zoals hierboven aangegeven, bevat het onderhavige voorstel aanbevelingen voor het doen van nader onderzoek om daarmee een verdergaande modernisering van de APK vorm te geven. Deze opsomming is niet limitatief. Door voortschrijdend inzicht kan deze lijst binnen de context van een project worden aangepast.

Dit vervolgonderzoek kan onder de noemer “Modernisering APK 2.0 ” worden uitgevoerd. Het onderzoek kan als een vervolgopdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de RDW worden gegeven.

1.1 Referenties

Referentie	Titel
[MOD1]	Rapportage Modernisering APK 1.0, Oktober 2008, RDW, Zoetermeer

1.2 Acroniemen

Acroniem / afkorting	Betekenis
OBD	OnBoard Diagnostics
EOBD	European OnBoard Diagnostics
APK	Algemene Periodieke Keuring
PTI	Periodic Technical Inspection (APK)

2 Nader onderzoek APK-onderwerpen

De navolgende tabel geeft een overzicht van alle APK-onderwerpen welke door de Projectgroep Modernisering APK initieel zijn geagendeerd om te onderzoeken. Bij een aantal van deze onderwerpen heeft dit onderzoek geresulteerd in APK-maatregelen welke op kortere termijn kunnen worden ingevoerd. Deze maatregelen zijn in de kolom “MOD APK 1.0” als zodanig gemarkeerd.

In een aantal gevallen is hierbij geconstateerd dat door nader onderzoek de geformuleerde APK-maatregelen verder kunnen worden gemoderniseerd, verscherpt, uitgebreid of vereenvoudigd. Zo kan bijvoorbeeld naar het APK-onderwerp “Vereenvoudiging APK-proces” of “Vereenvoudigen APK-regelgeving” nader onderzoek worden verricht, teneinde een verdergaande vereenvoudiging te bewerkstelligen dan de corresponderende korte termijn maatregel welke in het adviesrapport ([MOD1]) wordt voorgesteld.

Een ander voorbeeld betreft de controle op de bandenspanning. Hierbij is vast komen te staan dat op kortere termijn geen algemeen toegankelijke referentiewaarden voorhanden zijn. Hierdoor is de keuringseis welke in [MOD1] is geformuleerd minder stringent geformuleerd, dan op grond van andere overwegingen mogelijk wenselijk is. Tot slot kan in dit verband worden opgemerkt dat een aantal APK-onderwerpen als gevolg de prioriteitstelling bij de kortere termijn APK-maatregelen nog niet zijn onderzocht.

Het wordt derhalve aanbevolen nader onderzoek te verrichten naar de APK-onderwerp dossiers, welke als zodanig zijn gemarkeerd in de kolom “MOD APK 2.0”. Tevens verdient het aanbeveling de APK-onderwerpen op actualiteit, relevantie en volledigheid te toetsen.

Code	Omschrijving	MOD APK 1.0	MOD APK 2.0
A01	Vereenvoudiging APK-proces	✓	✓
A02	Vereenvoudiging APK-regelgeving	✓	✓
A03	Informatiepunten	✗	✓
M01	HC-meting	✗	✗
M03	EOBD-controle Milieu	✓	✓
M04	Bandenspanning	✓	✓
M05	Roetfilters	✗	✓
M06	Aanscherping Roetmeting	✗	✓
M07	Aanscherping Benzine-emissies	✗	✓
M08	Fijnstof meten bij diesels	✗	✓
M11	Airco	✗	✓
V01	Airbag controle	✓	✓
V02	Gordelspanners	✓	✓
V03	ESP	✓	✓
V04	ABS	✓	✓
V05	EBS	✗	✓
V06	Stuurbekrachtiging & EPS	✓	✓
V07	Snelheidsbegrenzer	✗	✓
V09	Hoofdsteunen	✗	✓
V10	Renvloeistof	✗	✗
V11	OBD-gebruik veiligheid	✗	✓
V12	Verlichting	✗	✓
V13	Schokdempers	✗	✓
V14	ACC	✗	✓
V15	Bandenprofiel	✗	✓
V16	Draairichting banden	✓	✗
V19	Snelheidscodering / maatvoering banden	✗	✓
V20	Remtestprocedures	✗	✓
V21	Brake assist	✗	✓

3 EOBD-proefneming

De RDW is een proefneming gestart op enkele RDW-keuringsstations met het gebruik van EOBD-uitleesapparatuur van verscheidene fabrikanten. De doelstelling van deze proefneming was in eerste instantie om ervaring op te doen met EOBD-controle in de praktijk alsook inzicht te verkrijgen in de relatie tussen de uitkomst van de EOBD-controle en de uitkomst van de uitlaatgastest.

Het verdient aanbeveling deze proefneming op te schalen naar een representatief onderzoek. De doelstelling van dit representatieve onderzoek dient tweeledig te zijn. Enerzijds dient de statistische relatie (betrokken op de Nederlandse situatie) tussen de uitkomst van een EOBD-controle van een motorvoertuig (uit de “doelgroep”) en de uitkomst van de huidige in de APK voorgeschreven uitlaatgastesten bij dat betreffende voertuig te worden onderzocht. Het onderzoek dient informatie te verschaffen op grond waarvan kan worden vastgesteld of het laten vervallen van de uitlaatgastesten bij de APK II, gegeven het uitvoeren van een EOBD-controle, geen onverwachte negatieve milieu consequenties heeft. Daarnaast dient het onderzoek informatie te verschaffen op basis waarvan de impact van de introductie van EOBD-controle in de APK vastgesteld. Een relevante vraag hierbij is het te verwachten percentage voertuigen waarbij de EOBD-controle een negatief resultaat zal opleveren.

Daarnaast dienen de resultaten van het onderzoek mogelijkheden te scheppen voor what-if analyses met betrekking tot het aanscherpen van de in de APK gehanteerde grenswaarden van benzine-emissies of roetuitstoot. Op deze wijze kan bijvoorbeeld het effect van het aanscherpen van deze grenswaarden op het afkeurpercentage worden bepaald. Ook in het geval van eventuele verscherpte grenswaarden is de relatie tot de uitkomst van de EOBD-controle van belang.

Op grond van bovenstaande overwegingen wordt aanbevolen de huidige EOBD-proefneming op te schalen zodanig dat – aan de hand van bovenstaande vragen – methodisch en statistisch verantwoorde analyses kunnen worden uitgevoerd. Daarnaast verdient het aanbeveling de scope van het onderzoek op termijn uit te breiden met APK I plichtige voertuigen.

4 OBD-controle elektronische veiligheidssystemen

In tegenstelling tot EOBD (waar de pinbezetting van de diagnosestekker, het protocol en de foutcodes zijn gestandaardiseerd) is het OBD **niet** gestandaardiseerd, doch kan fabrikant/merk/model specifieke aspecten bevatten. De automobiellindustrie neemt een zeer terughoudende houding aan met betrekking tot standaardisatie of ontwikkeling van een specifiek voor APK-doeleinden geschikt gestandaardiseerd OBD. Hierdoor is OBD niet zondermeer toepasbaar bij de APK ten behoeve van een controle van elektronisch geregelde veiligheidssystemen.

Verscheidene Europese landen hebben het ontbreken van standaardisatie bij OBD op de korte en middellange termijn onderkend en kiezen een pragmatische aanpak bij de toepassing van OBD in de PTI-praktijk.

In België wordt bij wijziging in de tenaamstelling een verplichte keuring uitgevoerd waarvan het uitlezen van het OBD een onderdeel is; eventueel aanwezige foutcodes worden vermeld als niet-bindend advies op het Schouwingformulier. Bij de periodieke keuring wordt geen OBD-uitlezing uitgevoerd. In Zweden start men per Maart 2009 met “e-Diagnosis” voor personenauto’s. Deze controle omvat OBD-uitlezing van “electronic restraint systems”, waaronder airbags. Deze vrijwillige inspectie mondt uit in een advies aan de voertuig eigenaar. In Duitsland start men in 2010 met de verplichte controle op airbags. Deze controle middels OBD-uitlezing geldt voor alle motorvoertuigen vanaf April 2006.

De RDW heeft een inventarisatie uitgevoerd onder EU-lidstaten met betrekking tot de inzet van OBD-apparatuur bij de PTI. De inventarisatie omhelst specifieke keuringseisen, wijzen van keuren en de consequenties van eventuele bevindingen (afkeur, reparatie of advies/informatie). De inventarisatie heeft zich toegespitst op de controle van emissies alsook elektronische veiligheidssystemen als bijvoorbeeld airbags, gordelspanners, ABS en ESP. De uitkomst hiervan bevestigt het beeld dat EU-landen op een pragmatische doch verschillende wijze met enerzijds het gebrek aan standaardisatie en anderzijds de wens tot gebruik van OBD in de PTI omgaan.

Op grond van het bovenstaande wordt aanbevolen om de mogelijkheden in de praktijk van het gebruik van OBD voor gebruik in de Nederlandse APK-praktijk te onderzoeken. Daarbij dient nadrukkelijk de samenwerking met EU-lidstaten te worden gezocht en de daar opgedane ervaringen te worden geïncorporeerd.

5 Bandenspanning

Bij het onderzoek naar het expliciet maken van de controle op bandenspanning in de APK II is vastgesteld dat er geen eenduidige bron met algemene referentie data (bandenspanning) beschikbaar is waarin voor iedere toegestane combinatie van voertuig merk en type en banden merk, type, soort en maat de “correcte”(of in ieder geval de minimaal vereiste) bandenspanning is opgenomen. Aangezien een voertuig wat betreft de bandenmaat niet behoeft te blijven voldoen aan de oorspronkelijke maatvoering, kan niet uitsluitend worden teruggevallen op de gegevens van de automobielfabrikanten doch zullen tevens de gegevens van de bandenfabrikanten en relevante branche partijen dienen te worden geraadpleegd. De in [MOD1] geformuleerde keuringseis met betrekking tot de bandenspanning is tot stand gekomen door een afweging van efficiëntie van uitvoering van de bijbehorende wijze van keuren en het positieve effect op veiligheid en milieu. Door het nader specificeren van de betreffende keuringseis kan het positieve effect hiervan op het gebied van veiligheid en milieu nog verder worden vergroot.

Op grond van het bovenstaande wordt aanbevolen nader onderzoek te verrichten naar:

1. de beschikbaarheid van algemene referentiedata (“correcte” en minimale bandenspanning) voor alle toegestane voertuig merk, type en banden merk, type soort en maat combinaties;
2. de wijze waarop deze gegevens beschikbaar kunnen worden gesteld en worden beheerd voor toepassing in de dagelijkse APK-praktijk;
3. de toepasbaarheid van algemene vuistregels voor het bepalen van de “correcte” of minimale bandenspanning voor alle toegestane voertuig merk, type en banden merk, type soort en maat combinaties.

6 Typegoedkeuring en permanente eisen

Bij het onderzoek naar de kortere termijn APK-maatregelen is vastgesteld dat de toelatingseisen, permanente eisen en de eisen bij handhaving niet op elkaar aansluiten en in enkele gevallen conflicteren. Meer in het algemeen bestaat er geen volledige overeenstemming tussen toelatingseisen, hun pendant bij de permanente eisen en de eisen die bij handhaving worden gehanteerd.

In een aantal EU-lidstaten moet een voertuig voor een overwegend deel verplicht uitgerust blijven zoals deze is toegelaten. Het is bijvoorbeeld in Duitsland niet toegestaan om airbags te verwijderen. Op deze algemene regel zijn uitzonderingen mogelijk; relevante aanpassingen dienen te worden getoetst. Sinds de invoering van de WVV 1994 is de basis voor deze verplichting in Nederland ontvallen. In hoofdstuk 6 van het Voertuig Reglement staat beschreven welke wijzigingen aan een voertuig door een controlerende instantie (RDW) moeten worden getoetst. Logischerwijs houdt deze handelwijze in dat niet beschreven wijzigingen zondermeer zijn toegestaan mits het voertuig blijft voldoen aan de permanente eisen. Bij een in Nederland toegelaten voertuig is het bijvoorbeeld wel toegelaten de airbags te verwijderen. Tijdens een onderzoek naar de verschillende APK-onderwerpen is deze situatie in een aantal gevallen belemmerend gebleken voor het verder aanscherpen van keuringseisen. Bij een toekomstige inzet van OBD ten behoeve van het toetsen van elektronisch gecontroleerde veiligheidssystemen zal deze beperking zich steeds nadrukkelijker manifesteren.

Op basis van de bovenstaande overweging wordt aanbevolen te onderzoeken met welke relevante aspecten de permanente eisen kunnen worden uitgebreid zodanig dat de (type) goedkeuringseisen en permanente eisen beter op elkaar aansluiten. Daarbij is het van belang dat de ervaringen van EU landen die dit principe geïmplementeerd hebben in kaart worden gebracht. Daarnaast wordt aanbevolen te onderzoeken op welke wijze de **registratie** van de originele uitrusting bij toelating van een voertuig gestalte kan worden gegeven.

7 Informatievoorziening / “MVX”

Bij het onderzoek naar de kortere termijn APK-maatregelen is een voorstel geformuleerd om een APK-keurmeester in staat te stellen om informatie buiten de formele APK-context op het APK-rapport te vermelden. Het betreft in dit geval aspecten van het voertuig welke om verschillende redenen niet meetbaar, niet objectiveerbaar of niet handhaafbaar zijn. Deze aspecten betreffen bijvoorbeeld overmatige olie lekkage, overmatige geluidsproductie of het voeren van een extreme velgmaat inclusief banden. Bij de nadere uitwerking van dit voorstel is gebleken dat de implementatie hiervan in de APK-regelgeving op overwegende juridische bezwaren stuit.

Meer algemeen kan de vraag gesteld worden naar de wijze waarop de informatievoorziening naar de voertuigeigenaar kan worden uitgebreid naar aanleiding van een APK-keuring.

Op grond van het bovenstaande wordt aanbevolen een onderzoek te starten naar de haalbaarheid van het “MVX” (Milieu Veiligheid eXtra) concept.

De “MVX” stelt een voertuig specifieke uitbreiding van de reguliere APK met relevante milieu- en veiligheidsaspecten voor. Een dergelijke keuring wordt uitgevoerd in opdracht van de consument en biedt de mogelijkheid een voertuigeigenaar te informeren over aspecten van het motorvoertuig die niet binnen de context van de reguliere APK vallen.

Deze aanvullende keuring kan fungeren als proeftuin voor de introductie van nieuwe technologie en meetmiddelen. Daarnaast kan de “MVX” dienen voor het verkrijgen van relevante management informatie. Door eventueel de eisen in de “MVX” te baseren op de strengste corresponderende eisen binnen EU-verband, kan de “MVX” bijdragen tot een harmonisatie van de PTI in Europees verband.

Bij bewezen effectiviteit en efficiëntie in de “MVX”, kunnen de betreffende APK-keuringseisen en/of bijbehorende wijze van keuren worden opgenomen in de reguliere APK.

8 Aanvullende onderwerpen

Zoals in Hoofdstuk 1, “Inleiding”, reeds is vermeld, is de bovenstaande opsomming, welke met instemming van de Stuurgroep Modernisering APK tot stand is gekomen, niet limitatief. Nieuwe inzichten en suggesties vanuit de betrokken partijen kunnen leiden tot een aanvulling op de genoemde voorstellen en gewijzigde prioriteit voor het doen van nader onderzoek.

In dit verband kan de internationale harmonisatie van de APK genoemd worden. Een ander voorbeeld behelst de algemene discussie over de erkenningseisen en het vastleggen van kilometer standen. Als laatste voorbeeld kan het toetsen van de visie op toezicht worden genoemd, waarbij onder andere het percentage APK-afkeuringen, het “Berenschot rapport” en de digitalisering van het ijkcertificaat een rol spelen.