

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

RDC, VWE, A2SP en RDW APK-afmelden volgens verschillend recept

APK-afmelden ging vroeger uitsluitend via RDC. Maar in 2001 kreeg de monopolist gezelschap van VWE en A2SP. Zijn die nieuwelingen sneller, beter of goedkoper? AMT voelde de drie RDW-communicatieproviders aan de tand en vroeg de Bovag hoe betrouwbaar ze zijn.

Wie is de goedkoopste?

Iedere APK-afmelding kost geld. Dat begint al met 3,45 euro aan RDW-leges. De kosten van de provider komen er overheen. A2SP rekent 20 cent per transactie. VWE zit op 27 cent en RDC werkt met drie verschillende tarieven: 39 cent voor APK Online, 29 cent voor APK Transactioneel en 22 cent voor APK Portal. In het kader over RDC lichten we de verschillen tussen die drie diensten toe. Een belangrijk verschil tussen RDC en VWE aan de ene kant en A2SP aan de andere is, dat de eerste twee behalve een tarief per afmelding ook nog een vast abonnementsstarief in rekening brengen. RDC rekent daarbovenop nog kosten voor iedere extra gebruiker.

Makkelijk of toch niet?

Dat is gemakkelijk, wie selecteert op de kosten van APK-afmelden komt bij A2SP uit. Maar... er is meer dan alleen APK-afmeldingen. Voertuigen worden ook te naam gesteld, gedemonteerd,

omgebouwd naar LPG, van een roetfilter voorzien of geëxporteerd. Ook voor die meldingen aan de RDW brengen de providers kosten in rekening. A2SP rekent veelal 20 cent en kent ook bij die diensten geen abonnementskosten. VWE doet precies het omgekeerde, wel een abonnement en geen kosten per melding. RDC zit tussen beide concurrenten in met lage transactiekosten en abonnementskosten er bovenop. Alle drie de providers vermelden een complete tarievenlijst op hun website.

Rekenen

Kortom, wie voor zijn eigen specifieke afmeldpakket de goedkoopste provider zoekt, kan aan de slag. Gelukkig helpt de Bovag met een handig rekenmodel. Dat is beschikbaar voor leden via de



Keurige tarieflijsten op de websites. Maar wie is nu de goedkoopste?

Voor de onderstaande producten worden transactiekosten in rekening gebracht. Vul de GRUZZE velden in om een uitkomst te krijgen.

Vaste kosten

VUL ALLEEN DE GRUZZE VAKKEN IN !!!

Abonnement	Kosten per jaar	Makkelijk berekenen
Abonnement H&C/afmelder	€ 60,00	€ 60,00
APK-afmelden (APK)	€ 60,00	€ 50,00
Regionale bedrijfsinspectie (CRB)	€ 79,20	€ 79,20
Region. Advies in demontage (ERAC)	€ 79,20	
Abonnement OREX	€ 60,00	
Afheliden idocan LPG (LPG)	€ 31,20	
Afheliden Stofhoudingsapparaat (SD)	€ 31,20	
Afheliden idocan Technograf (TA)	€ 31,20	
Traansamstelling Voertuigen (TV)	€ 60,00	
Totaal vaste kosten		€ 490,00

Variable kosten

Kosten per transactie	Abonnement	Transactiekosten
APK-afmelder	€ 0,25	€ 100,00
TV	€ 0,15	€ 30,00
OREX (alleen transactiekosten bij geen abonnement op ORAC)	€ 0,30	€ 0,00
OREX (alleen transactiekosten bij geen abonnement op ORAC)	€ 0,30	€ 0,00

Gelukkig helpt de Bovag met een Excel-rekenmodel.

Bovag: "99% storingsvrij"

Halverwege 2004 maakten de drie APK-serviceproviders afspraken met de Bovag over hun dienstverlening aan autobedrijven. Die afspraken legden ze vast in zogenaamde Service Level Agreements. Een belangrijk onderdeel van die SLA's was de zogenaamde 'uptime'. Logisch, want als het systeem 'down' is, kan de keurmeester niet afmelden en dat kan erg vervelend zijn. Goed, inmiddels zijn we drie jaar verder. Dus ligt het voor de hand eens te kijken hoe het er mee staat. "We zijn tevreden", zegt Robert van Almkerk van de Bovag. "Elke maand krijgen we een overzicht van de storingen, en de uptime voor alle drie de providers ligt gemiddeld boven de 99%."

Maar met alleen een storingsvrije communicatieprovider is de keurmeester er nog niet. Wil hij afmelden dan moet ook het systeem van de RDW nog werken. "De uptime van de RDW zelf blijft net iets achter bij die van de serviceproviders", weet Van Almkerk. "Toch komen ze nu met een eigen APK-afmeldcommunicatieservice, RDW Direct." Aan APK Proces Manager van de RDW, Hens Peeters Weem, de vraag, waarom? "Storingen als gevolg waarvan keuringsinstanties niet konden afmelden zijn een echt groot probleem geweest. Wij hebben miljoenen geïnvesteerd om ze tegen te gaan. Maar als ons systeem werkt en dat van de provider niet, dan kan de keurmeester toch niet afmelden. Daarom komen we nu met RDW Direct als backup voor de providers. We beginnen met alleen de APK-afmeldingen, later volgen ook onze andere diensten."

Bovag-website. Eén ding is vooraf al zeker, APK afmelden via de RDW backup-faciliteit, RDW Direct, is het duurst. Dat kost 70 cent per melding.

VVE: Denken als een autobedrijf

VVE-directeur Ton Vestering heeft zijn wortels op de Utrechtse automarkt. Hij exporteerde duizenden en duizenden auto's en verzorgde vanaf 1990 zijn eigen douanemeldingen. Vanaf 1996 kunnen handelaren en particulieren bij 50 grenswisselkantoren via VVE uitvoerverklaringen, -kentekenplaten en groene kaarten aanvragen.

Voorsprong

Niet zo vreemd dus dat VVE er in 2001 als de kippen bij was om RDW-communicatieprovider te worden. Vanaf dat moment doet het bedrijf er alles aan om het bedrijf er alles aan om het afmelden voor zijn klanten zo gemakkelijk mogelijk te maken. Handig is bijvoorbeeld dat de historie van afgemelde APK's kan worden opgeroepen, dat er vanaf het startscherm een snelkoppeling is naar Raadplegen Voertuiggegevens en dat ook de dieseloetmeetgegevens direct beschikbaar zijn. Maar het programma neemt echt een voorsprong op de concurrentie, doordat het de

meest voorkomende reparatie- en adviespunten van het te keuren merk en type toont. Sinds november vorig jaar biedt VVE nog meer gemak. Toen lanceerde de provider de mogelijkheid om via VVE ook auto-onderhoudsinformatie op te vragen. "Niet alleen praktisch bij APK-keuringen", legt Hein Babesar van VVE uit: "We werken samen met Audacon in Duitsland, dus we hebben ook informatie van de allernieuwste auto's."

Gedoseerde groei

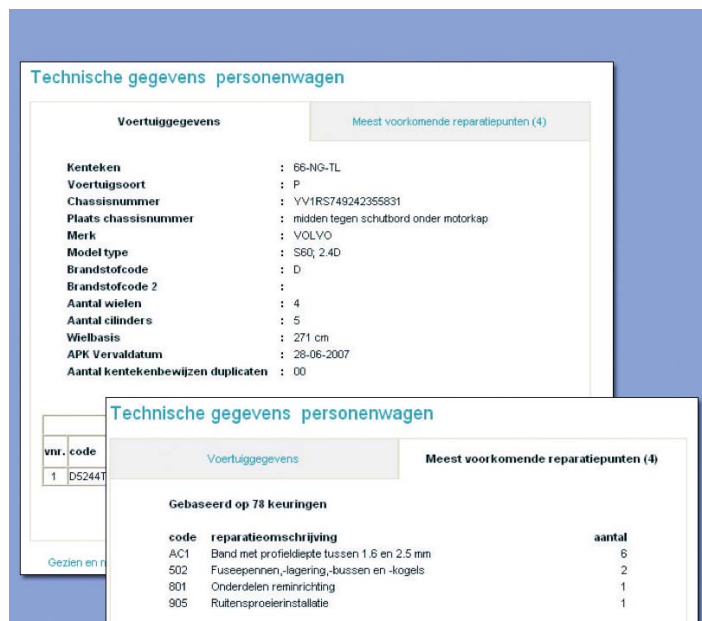
Babesar is open over het aantal abonneementhouders dat werkt met VVE: "6956." Daarmee is VVE kleiner dan RDC: "Klopt, maar vergeet niet, we doen dit pas vanaf 2001. We groeien met zo'n 1000 abonnees per jaar en dat kunnen we aan. Zou de groei veel sneller gaan, dan zou onze organisatie misschien niet snel genoeg meegroeien. Nu laten we bij iedere nieuwe abonnee een werkende situatie achter en dat willen we graag zo houden." ●

RDC: Meer toegevoegde waarde

"APK-afmelden is niet spannend", zegt René Stolp namens RDC. "In de dienst zelf zit geen onderscheid. En de prijsverschillen? Ach dat is dubbeltjeswerk." Veel belangrijker vindt Stolp de aanvullende functionaliteiten. Voor keuringsinstanties die dat ook vinden, biedt RDC de dienst RDC Transactoneel. Daarbij is raadplegen en afmelden geïntegreerd in de werkplaatsmodule van de garagesoftware. Wie daar geen heil in ziet, kiest voor APK Portal. APK Online tenslotte, is een soort tussenvorm. Die variant biedt niet het gemak van Transactoneel maar maakt wel rechtstreeks printen op het officiële APK-formulier mogelijk. Bij alle drie de varianten is raadplegen voertuiggegevens inbegrepen.

Slimme ideeën

Maar dat is nu, RDC staat op het punt de aanvullende functionaliteiten sterk uit te breiden: "Via een gebruikerspaneel en een enquête onder een grotere groep staan wij voortdurend in contact met onze gebruikers. Daaruit zijn een reeks slimme ideeën gekomen, waar we op dit moment onze systemen mee verrijken. Welke ideeën dat zijn? Daar mag ik nog niet te veel over zeggen. Maar denk aan NAW-gegevens. De overheid mag die vanaf 1 maart niet meer verstrekken. Dus zullen bedrijven zelf alerter moeten zijn. De APK is een klantcontact. De informatie die daaruit voortkomt moet je als bedrijf zelf tot je beschikking hebben. Daarvoor ontwikkelen wij een slimme NAW-beheermodule." ●



Uitermate praktisch: de meest voorkomende reparatie- en adviespunten uit de complete VVE-database voor het te keuren model en type voertuig.

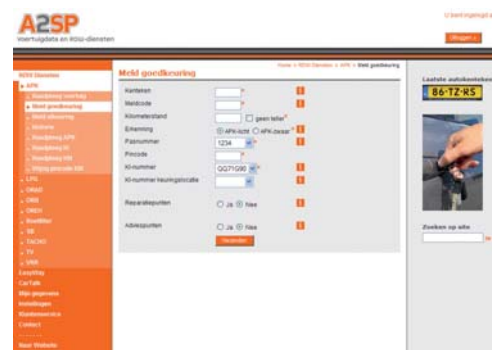
A2SP: Geen abonnement, wel extra's

"Wij zijn door de Bovag als beste gewaardeerd", zegt Frank Spillenaar van A2SP. "We hebben de kortste wachttijden en de minste downtime." En dat gaat niet vanzelf: "Bij ons is alles dubbel uitgevoerd. Als de dienstverlening hier in Bunnik stopt, neemt de apparatuur bij een datacenter in Aalsmeer het geruisloos over. De gebruiker merkt daar niets van." Het aantrekkelijke van A2SP is, dat een abonnement niet nodig is. Spillenaar: "We hebben 4500 actieve gebruikers, maar we worden ook als backup gebruikt door bedrijven die een abonnement hebben bij een van de andere RDW-communicatieproviders."

diensten levert, bestrijdt Spillenaar. "Neem onze kentekendatabase. Daarmee kunnen autobedrijven doelgroepen selecteren uit 10 miljoen kentekens met 100 verschillende kenmerken." En sterker, die dienstverlening krijgt binnenkort een belangrijke uitbreiding. "Het ROB-systeem om te kunnen factureren aan leasemaatschappijen is nu nog alleen via RDC beschikbaar. Maar aan die gedwongen winkelnering komt een eind. Wij gaan het ook doen." ●

ROB-en via A2SP

Dat A2SP verder geen aanvullende



Geen abonnement, wel goed bevonden door de Bovag.

APK 1-remtest in praktijk

Vanaf 1 februari gelden nieuwe regels voor het bepalen van de remvertraging bij de APK 1. Belangrijkste verschil met vroeger: de remmenbank rekent en niet de keurmeester. Door de vingers zien is er dus niet meer bij. Prima zou je zeggen, maar in de praktijk kost het extra energie, tijd en slijtage.

Een keurmeester keurt een drieasige bakwagen. Op de remmenbank moet hij bepalen of de auto de minimale remvertraging van $4,5 \text{ m/s}^2$ haalt. Tot 1 februari remde de keurmeester bij een zo hoog mogelijke remdruk, las af welke remkracht daarbij hoorde en rekende die vanaf de aanspreekdruk (0,4 bar) hoog naar de extrapolatiedruk.

Anders gezegd hij vermenigvuldigde de gevonden remkracht met $(P_{\text{ex}}-0,4)/(P-0,4)$. Was het voertuig onbeladen dan was P vaak laag, laten we zeggen 2 bar. $(P_{\text{ex}}-0,4)/(P-0,4)$ werd dan groter dan 3, in dit geval 3,5. Geen nood, in dat geval vermenigvuldigde hij de remkracht met 3.

Niet sjoemelen

Maar ja, als de remkrachten bij elkaar dan een remvertraging van $4,4 \text{ m/s}^2$ opleverde maakte hij daar misschien toch een $4,5 \text{ m/s}^2$ van. En dus moest het anders. De remmenbank zelf moest het maar gaan berekenen, die kan immers niet sjoemelen. En omdat die wel feilloos kan rekenen kon de extrapolatieformule ook wel wat ingewikkelder worden.

Vandaar dat de truckremmenbank sinds 1 februari werkt met de zogenaamde tweepuntextrapolatie. Die methode kijkt hoe de remkracht toeneemt tussen remmen bij lage druk en remmen bij de hoogste remdruk die de keurmeester kan halen, gegeven de belading. Die remkrachtstijging wordt doorgetrokken (geëxtrapolatiedruk).

Anders gezegd, de extrapolatiefactor is: $(P_{\text{x}}-P_1)/(P_2-P_1)$. Door die te vermenigvuldigen met $F_{\text{h}}-F_1$ en vervolgens F_1 weer bij op te tellen, vindt de bank de remkracht. De extrapolatiedruk heet nu overigens geen Pex meer, maar Px. Dat is om aan te geven dat de bank een verlaagde Px berekent als de extrapolatiefactor groter is dan 3.

Ingewikkeld? Geeft niet, de bank berekent het wel.

Aslast verhogen

Goed, misschien een klein beetje tegen beter weten in, meet de keurmeester de bakwagen onbelast. Wij concentreren ons onder-

tussen even op de tweede as. De keurmeester begint met de remkracht bij 1 bar. Die bedraagt 10 kN. Bij een druk van 2,0 bar meet hij een remkracht van 20 kN. De extrapolatiedruk van het systeem is 6 bar. In eerste instantie is $(P_{\text{x}}-P_1)/(P_2-P_1)$ gelijk aan $(6-1)/(2-1)=5$. Dus berekent de bank een aangepaste Px van 4 bar, zodat de extrapolatiefactor op precies 3 uitkomt. Dat levert een remkracht van $(20-10) \times 3 + 10 = 40 \text{ kN}$ op. Gegeven de aslast van 5,4 ton is dat onvoldoende.

“Maar”, zegt de bank, “De aslast mag omhoog”. Dus stapt de keurmeester de put in, legt twee kettingen om de as en trekt ze aan tot de aslast 7,4 ton bedraagt. Dan gaat hij opnieuw meten. Bank en banden krijgen het nu een stuk zwaarder. Zeker omdat de bank een waarde pas geldig vindt, als die gemeten is als gemiddelde van de één na laatste omwenteling.

Kortom band, rol en motor moeten twee volledige zeer zwaar belaste omwentelingen maken. En dus kan het zijn dat de temperatuurbeweging van de bank in actie komt of dat er tot ontzetting van de voertuigeigenaar hapjes rubber loskomen uit zijn bandenprofiel. Het resultaat dat de bank de keurmeester aanlevert is ondertussen prima, 33 kN bij 3,5 bar. Bij een extrapolatiefactor van 2, door de bank berekend als: $(6-1)/(3,5-1)$, levert dat een remkracht van 56 kN op. Een 11,5 tons as vertraagt daarmee met $4,8 \text{ m/s}^2$. Daarna begint het spel opnieuw voor de derde as. Dus, de put in om de kettingen los te maken, auto naar voren, put in om de kettingen vast te maken, aantrekken en opnieuw onder hoge belasting remmen.

De moeite waard?

Even terug naar de tijd van voor 1 februari. Toen zou de keurmeester gewoon de 20 kN die hij vond bij 2 bar op de tweede as vermenigvuldigd hebben met extrapolatiefactor 3 et voilà, 60 kN, oftewel een remvertraging van $5,2 \text{ m/s}^2$. Goed, de bank heeft het rekenwerk nu van de keurmeester overgenomen. Hij ziet daarbij niets meer door de vingers en is altijd streng en rechtvaardig. Dat is prima. Maar of dat nu werkelijk met zoveel inzet van tijd, energie en materiele slijtage moet, dat is de vraag.

Erwin den Hoed



Aanpassing van bestaande remmentestbanken op de nieuwe APK 1-metmethode heeft de keurende bedrijven veel geld gekost. Over de zin van deze 'verbetering' hebben de praktijkmensen hun bedenkingen.

Op consult bij de RDW

Regelmatig leven er bij APK-keurmeesters vragen over de interpretatie van specifieke keuringsnormen of de juiste handelswijze bij keuringsituaties. We verzamelden er enkele en vroegen de APK-specialisten van de RDW om een heldere uitleg. Zo zijn weer een aantal misverstanden uit de wereld.

Bevestiging rugleuning achterbank

? *Moet de rugleuning van een neerklapbare achterbank alleen in het scharnierstuk vast zitten of ook aan de bovenzijde vergrendeld zijn? Soms worden auto's afgekeurd als de vergrendeling niet goed functioneert, vanwege het gevaar van omklappen tijdens abrupt remmen.*

! Bij een neerklapbare achterbank is het loszitten van de leuning aan de bovenzijde geen reden voor afkeuring.



Controle van xenonverlichting

? *Er gelden nieuwe eisen voor achteraf ingebouwd xenonlicht. Auto's die na 31 december 2006 op kenteken zijn gezet, en achteraf voorzien worden van xenonverlichting, moeten ook een automatische lichthoogteregeling en koplampreinigingsinstallatie hebben. Voor oudere auto's geldt deze eis niet. Toch leveren achteraf ingebouwde xenonlampen veel hinder op voor andere weggebruikers, omdat het lichtbeeld vaak niet in orde is en automatische hoogteregeling ontbreekt. Waarom worden de APK-eisen niet aangescherpt?*

! De controle van xenonverlichting geeft problemen bij de APK-keuring. Moderne xenonverlichting is dermate compact en heeft een korte opgløeitijd, waardoor moeilijk is vast te stellen of er sprake is van xenonverlichting. De wetgever spreekt bovendien niet van



xenonverlichting, maar van verlichting met een lichtsterkte van meer dan 2000 lumen. Er moet dus apparatuur voorhanden zijn waarmee dit kan worden vastgesteld. Nog moeilijker is de vraag of er een niveauregeling aanwezig moet zijn. Als een voertuig voldoende stijf van vering is hoeft er bij de typegoedkeuring geen niveauregeling aanwezig te zijn. Achteraf is dan niet te bepalen of deze regeling wel of niet af-fabriek was gemonteerd. Nog moeilijker is om te beoordelen of een niveauregeling goed werkt. Daarvoor moet een voertuig aan voor- of achterzijde worden ingeveerd en vastgehouden en moet tegelijkertijd worden gecontroleerd of na verandering van de dimlichtafstelling deze weer in de oorspronkelijke positie terugkomt. Om de APK-erkenninghouders niet met deze nauwelijks uitvoerbare eisen op te zadelen, is ervoor gekozen deze controle vooralsnog niet in de APK op te nemen.

Beoordeling hulpdwarsbalk Renault

? *Bij sommige Renaults is onder de vloer een hulpdwarsbalkje gemonteerd als dwarsversteving. Het balkje is zeer zwak, heeft geen dragende functie en is met twee boutjes aan de carrosserie bevestigd. Renault geeft als gradatie voor de roestbeoordeling 2E aan. Is 1E niet beter, in verband met de functie van dit balkje?*

! Ook door Renault is het betreffende balkje aangemerkt als hulpdwarsbalk. Als gradatie kent de roestnorm voor hulpdwarsbalken maar één gradatie namelijk 4E. Dat wil zeggen dat de helft in doorsnede of lengte mag zijn weggevoerd. Het is onmiskenbaar zo dat er hulpdwarsbalken zijn

die in meer of mindere mate, afhankelijk van de uitvoering en van de montage en van het voertuigtype, belangrijk zijn voor de constructie van de carrosserie. Het kan dus voorkomen dat een hulpdwarsbalk relatief weinig wordt belast, maar toch als zodanig wordt aangemerkt.

APK-regelgeving op internet



Wilt u de actuele APK-regelgeving nakijken en heeft u het lijvige boekwerk niet bij de hand? Ga dan naar www.rdw.nl, en kies achtereenvolgens 'Voertuigbranche', 'RDW-erkenningen', 'APK-erkenning' en tenslotte 'APK-regelgeving'. U kunt de APK 1- en APK 2-regelgeving als pdf-bestand printen of als ZIP-file downloaden. Laatstgenoemde heeft de voorkeur, in verband met de omvang van het bestand. Bovendien biedt de ZIP-file een handige zoekfunctie.

Onderzoek naar conditie remvloeistof

De conditie van remvloeistof is een belangrijk veiligheidsissue, zeker nu auto's steeds hogere prestaties leveren en het voertuiggewicht toeneemt. Daardoor stijgt ook de temperatuur in de remmen. Remvloeistof met een te laag kookpunt geeft problemen als het erop aan komt. Verversing van de remvloeistof is dus een must, maar gebeurt niet altijd met regelmaat. Controle van het kookpunt van de remvloeistof kan een zinvolle uitbreiding zijn van de APK-eisen. Dit is immers eenvoudig te meten met een kookpunttester in het remvloeistofreservoir. Problematisch is

de fraudegevoeligheid, want het reservoir kan kort voor de keuring zijn bijgevuld met nieuwe vloeistof. Dit thema is echter dermate belangrijk, dat het APK-Platform van de ATC steekproeven uit gaat voeren tijdens APK-keuringen. Men wil boven water krijgen welk percentage van de keuringsplichtige auto's met 'onveilige' remvloeistof rondrijdt. De uitkomsten van dit onderzoek zijn bepalend voor de vervolgstappen. Is een kookpuntmeting zinvol tijdens de APK en zo ja, welke meetmethode ligt dan voor de hand. We houden u op de hoogte.

Reacties welkom!

Wilt u reageren op de informatie in deze APR-rubriek, heeft u suggesties voor onderwerpen of simpelweg een vraag? Stuur dan een e-mail naar apk@vereniging-atc.nl.

Op www.vereniging-atc.nl treft u onder 'Ledenservice' een aparte button 'APK-Platform' aan. Hier kunt u meer info vinden over de APK-inspanningen van de ATC, compleet met discussieboard over APK-zaken. Maak er gebruik van!

