

Visiedocument Nederlandse APK en tailpipe meting RAI Equipment Platform

In 2010 is binnen de Nederlandse APK besloten om de de tailpipe meting methode (meten aan het einde van de uitlaat), te vervangen door een OBD meting. Sinds die tijd wordt via het On Board Diagnosesysteem (OBD) vastgesteld of het emissiesysteem van de auto naar behoren functioneert en een uitlaatgasmeting overbodig is. Meting via het OBD is mogelijk vanaf euro 3 voertuigen. Voor eerdere voertuigen geldt nog steeds de alom bekende tailpipe meting.

Uit een recente studie van CITA (International Motor Vehicle Inspection Committee) is echter gebleken dat meting alleen via het OBD systeem niet afdoende is om aan de APK eisen te voldoen. OBD en tailpipe metingen blijken verschillende soorten gebreken te vinden en vullen elkaar eerder aan dan dat ze elkaar vervangen. Beide meetmethoden zijn nodig om de juistheid en uitstoot van het voertuig goed te kunnen meten.

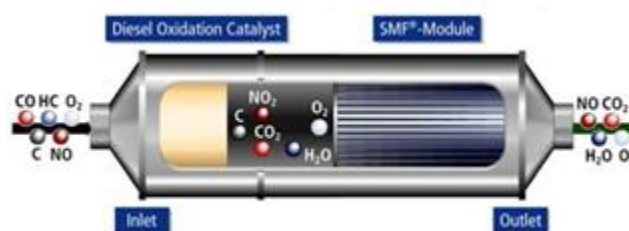
Tevens is bekend dat er naar schatting 100.000 dieselveertuigen rondrijden waarbij het roetfilter of het EGR (uitlaatgasregeneratiesysteem) verwijderd is. Door het bewust verwijderen van de OBD signalering wordt het ontbreken van het roetfilter en/of het EGR niet gedetecteerd tijdens de APK.

Recent heeft onder andere eenvandaag aandacht besteedt aan dit onderwerp.

http://economie.eenvandaag.nl/tv-items/62453/uitstootnormen_auto_s_massaal_omzeild

Het RAI Equipment Platform is helder in zijn visie:

Meten is weten en dat gaat niet op voor een elektronische controle meting.



Roetmeting

Het is een veel genoemd euvel dat de huidige roetmeter, die tijdens de APK gebruikt worden voor Euro 3 voertuigen of jonger niets (0 op de meter) meer meet. Daarbij moet echter wel gesteld worden dat ook -0- een relevante meetwaarde is.

De APK-eisen zijn opgesteld in een tijd dat auto's nog een veel grotere roetuitstoot hadden dan Euro 3 en jongere voertuigen.

De equipment-industrie heeft hierop geanticipeerd.

Diverse studies in het meten van fijnstof, NOx en 'fijn roet' meting hebben aangetoond dat de huidige meetwaarden, die worden gesteld in de APK richtlijn, moeten worden bijgesteld.

Indien men deze waarden bijstelt, kan een nauwkeurigere roetmeting voor het meten van 'fijn roet', volstaan voor de uitvoering van de APK. Dat betekent dat de Europese Richtlijn 2014/45/EU verder gehandhaafd kan blijven.

Tevens kan de nationale wetgeving van lidstaten intact blijven en dient men alleen voor de typetoelating van de meetapparatuur een nauwkeurigere procedure op te stellen hetgeen al in Duitsland wordt uitgevoerd.

EGEA (European Garage Equipment Association), een Europese koepel organisatie voor equipment vertegenwoordigers, hebben daarbij het volgende standpunt ingenomen die het RAI Equipment Platform volledig ondersteund en uitdraagt op nationaal niveau:

EGEA roept de Europese en nationale beleidsmakers op om direct aan de uitlaat te testen (Tailpipe) als de standaard meetmethode in combinatie met een OBD meting. Verder roept EGEA de lidstaten op het voorstel van het Europees Parlement aan fijn stof/roet en NOx verontreinigende stoffen te testen als vast controlepunt binnen de APK. Op deze manier draag je daadwerkelijk bij aan het minimaliseren van de impact op de volksgezondheid en het milieu.

Een voorstel voor de APK limietwaarden voor dieselloertuigen zou zoals deze ook uit "CITA SET studie" naar voren is gekomen kunnen zijn:

Voor dieselloertuigen

- Voor Euro 3 voertuigen, zijn de huidige waarden bruikbaar
- Voor Euro 4 voertuigen, omdat sommige zijn uitgerust met Diesel Particle Filters en andere niet de waarde zou moeten zijn de typeplaat waarde, maar maximaal 1.0 m-1
- Voor Euro 5 of latere voertuigen, een algemene limiet is praktisch bruikbaar voor alle diesel voertuigen. Een limiet van 0.2 m-1 is aan te bevelen voor de toekomst.

Het gebruik van OBD zal extra belangrijke informatie verstrekken voor de emissietest bij zowel benzine als dieselloertuigen:

- Motor temperatuur
- Motor toerental

Voor dieselloertuigen, de volgende parameters vanuit de OBD zouden ook opgenomen en geëvalueerd kunnen worden:

- Maximum afregel toerental
- Stijgings tijd

Om voertuigen met een niet goed werkende roetfilter te kunnen detecteren en aan de bovenstaande limiet waarden te kunnen voldoen dient men een roetmeter te gebruiken die een resolutie heeft van bijvoorbeeld 0,001 m-1 K- waarde.

Vanuit de Equipment industrie is hier, door diverse fabrikanten, reeds al invulling aan geven om aan deze meetwaarden te voldoen.



Een voorbeeld van een dergelijke roetmeter