

Vergaderjaar 1996–1997

25 000 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1997

Nr. 49

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 mei 1997

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 24 april 1997 overleg gevoerd met minister Jorritsma-Lebbink van Verkeer en Waterstaat over het **rapport APK-verbeterpunten** (VW-96-685) en haar **brief d.d. 19 februari 1997 inzake uitvoering en invoeringsdatum dieselroetmeting** (VW-97-155).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Het verheugde de heer **Leers** (CDA) dat APK-verbeterpunten door alle betrokken organisaties worden onderschreven en dat de minister op verzoek van zijn fractie het Duitse systeem heeft bezien. Hij onderschreef haar conclusie dat het Nederlandse systeem in ieder geval op dit moment grote voordelen heeft, maar dat betekent zijn inziens niet dat niet moet worden geprobeerd de voordelen van het Duitse systeem te integreren in het Nederlandse systeem.

De uiteindelijke bedoeling is om de positie van de autobezitter t.o.v. de keurende garage te versterken. Hoewel de CDA-fractie die inzet uiteraard van harte steunt, moest zij toch enkele kanttekeningen plaatsen bij sommige voorstellen, daarbij vooropstellend dat verreweg de meeste garages goedwillend zijn, maar enkele het toch niet zo nauw zullen nemen. Er wordt voorgesteld om naast de goedkeuringen ook de afkeuringen te laten melden. Op zich stond de CDA-fractie daar wel sympathiek tegenover, maar zij moest in dat verband toch wel wijzen op een onbedoeld neveneffect. Een garagehouder die wil knoeien, kan dat blijven doen. Het lijkt er zelfs op alsof met de melding van ook afkeuringen de positie van de garagehouder t.o.v. de klant wordt versterkt. Voordat hij tot afkeuring zal overgaan, zal hij de klant bellen met de mededeling dat er sommige dingen gerepareerd dan wel vervangen moeten worden of dat de auto wordt afgekeurd. Als de klant een nieuwe keuring, dus ook de kosten daarvan wil voorkomen, zal hij sneller geneigd zijn om die reparatie dan wel vervanging toe te staan. De garagehouder heeft weliswaar de plicht om afgekeurde materialen te bewaren om daarmee eventueel te kunnen bewijzen dat de auto terecht is gerepareerd, maar wie zegt dat een kwaadwillende garagist dan geen slecht onderdeel laat zien dat hij eerder uit een andere auto heeft gehaald? Wat is de

¹ Samenstelling:

Leden: Blauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Korthals (VVD), Th. A. M. Meijer (CDA), Hillen (CDA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van der Linden (CDA).

opvatting van de minister, want alle betrokkenen hebben op dit punt toch grote twijfels?

Jaarlijks wordt 10% van de gekeurde auto's (zo'n 500 000) onterecht goedgekeurd en bij 10% daarvan gaat het om ernstige gebreken. Hoe wil de minister dat veel te hoge percentage terugbrengen? Zij wil extra controleurs inzetten, maar hoe en wanneer worden die ingezet?

De positie van de keurmeester is zeer delicaat. In een vorig overleg is al vastgesteld dat het lang niet altijd de keurmeester is die keurt. De minister stelt nu terecht voor om de keuring zodanig aan te scherpen dat alleen de meester nog mag keuren. Hij krijgt daarvoor een eigen pincode en elke keuring moet daarmee geregistreerd worden. Een keurmeester die altijd de regels volgt zal zich bij een garagehouder die het niet zo nauw neemt niet geliefd maken met alle gevolgen van dien voor zijn loopbaan. Welke waarborgen wil de minister creëren voor bescherming van zijn rechtspositie?

Op zich vond de heer Leers het een goede gedachte om bij de APK-keuring ook een advies op te nemen, waardoor de automobilist weet wat er binnenkort kapot zou kunnen gaan, maar in de praktijk zal dat niet door iedereen met blijdschap worden begroet. Degene die een auto met APK-keuring wil aanbieden – in de praktijk ziet men dat tegenwoordig vaak ten onrechte als een kwaliteitsaanduiding – zal er nu bij moeten vertellen wat er binnenkort kapot kan gaan. Welke waarde heeft zo'n advies nu als blijkt dat 500 000 auto's ten onrechte worden goedgekeurd en dat er een enorme rek zit in de oordelen, ook al omdat de normen niet altijd even helder zijn?

Kan de minister aangeven op welk tijdstip de aangekondigde maatregelen in werking moeten treden?

Toen deel 3 nog werd uitgegeven stond achterop de datum waarop de auto uiterlijk moest worden gekeurd. Nu deel 3 is afgeschaft, is het niet meer zo lang van te voren bekend wanneer de auto moet worden gekeurd, anders dan via de oproep die men via de RDC, de dealersorganisatie, krijgt. Dit punt is nog niet wettelijk geregeld. Welke garantie is er dat de RDC bereid zijn met hun computers mensen aan te geven dat hun auto moet worden gekeurd?

Auto's worden steeds onderhoudsruimer. Menige auto heeft om de twee jaar een beurt nodig. Anderzijds worden bij de APK steeds strengere eisen gesteld en wordt de keuring steeds duurder. Tegenwoordig wordt de APK meestal bij de beurt meegenomen, maar in de toekomst zullen keuringen dus vaker apart moeten worden gedaan, hetgeen kostenverhogend voor de automobilist zal zijn.

De dieselroetmeting is sedert 1 januari jl. verplicht en geïntegreerd in de APK. Op zich is dat een goede zaak, maar de praktijkervaringen zijn slecht. Er zijn problemen met apparatuur en programmatuur, maar het grootste probleem is dat de test in de praktijk niet goed loopt, met name die van het draaien op volle toerental. De kans is niet gering dat de motor daardoor wordt beschadigd, hetgeen zelfs met zoveel woorden wordt toegegeven in de folder van de RDW, want daarin staat dat het van het grootste belang is om de auto in goede staat van onderhoud voor de keuring aan te bieden omdat anders een kleine kans op motorschade bestaat. Inmiddels is al een aantal schadegevallen geregistreerd, maar wie is daarvoor verantwoordelijk? Een garage mag in principe immers een auto niet voor de keuring weigeren?

Ten slotte vroeg hij naar het oordeel van de arbeidsinspectie over de kwestie van de roetdeeltjes en of deze Europese maatregel in de lidstaten inderdaad zeer verschillend wordt ingevoerd en uitgevoerd.

Ook de heer **Klein Molekamp** (VVD) wilde wijzen op de problemen die zich in de praktijk bij de dieselroetmeting blijken voor te doen en sloot zich met name aan bij de vraag wat de risico's zijn voor degenen die de meting moeten verrichten en hoe groot het risico van schade aan de motor is.

Ook sloot hij zich aan bij de eerder door collega Middel gestelde vragen terzake en met name de vraag of de meting in strijd is met de Arbo-wetgeving. De minister beantwoordt die vraag ontkennend, maar de toelichting stelde hem toch niet helemaal gerust. Hij vond het daarom een goede zaak dat in overleg tussen werkgevers, werknemers en arbeidsinspectie een praktijkrichtlijn zal worden opgesteld, maar die zal pas over enkele maanden beschikbaar zijn waarna alle partijen het nog met elkaar eens moeten worden. Heeft dat nog invloed op de invoeringsdatum van de dieselroetmeting en, zo neen, hoe wordt tot dan geopereerd?

Het risico van schade aan dieselmotoren schat de minister weliswaar laag in, maar is zeker niet verwaarloosbaar. Wat vindt zij van de suggestie van de Stichting pro-auto om de motor in onbelaste staat niet op te jagen naar het maximale toerental, maar tot op een toerental dat overeenkomt met bijvoorbeeld een snelheid van zo'n 140 km/u? Dat zou ook een positief effect hebben op de arbeidsomstandigheden.

De overgangstermijn is bepaald tot 1 april 1997, maar inmiddels is het 24 april. Is een en ander nu al in de praktijk geëffectueerd?

Op zichzelf is het een goede zaak dat auto's tegenwoordig steeds minder een grote beurt nodig hebben, maar dat mag er volgens de heer Klein Molekamp niet toe leiden dat de APK minder dan eens per jaar behoeft plaats te vinden.

De voorgestelde verbeterpunten spreken hem aan, maar hij vroeg nog wel naar de invoeringsdatum. Sommige hadden per 1 januari 1997 moeten zijn ingevoerd, maar is dat ook gebeurd? Voor enkele andere wordt medio 1998 genoemd, maar hij hechtte toch meer aan concrete data.

De expliciete vraag die de minister in dit verband voorlegt is of vervangen onderdelen wel of niet moeten worden bewaard. De VVD-fractie is van mening dat maatregelen die eigenlijk niet controleerbaar zijn of heel gemakkelijk te ontduiken niet zinvol zijn, zeker niet als ze ook nog de nodige administratie vergen.

Aan een principiële discussie over het Duitse of het Nederlandse systeem ten slotte had de heer Klein Molekamp geen behoefte. Zeker met de voorgestelde verbeteringen, vond hij het Nederlandse systeem zeer effectief.

De heer **Van Heemst** (PvdA) sloot zich in grote lijnen aan bij de gestelde vragen over de stand van zaken. Is de minister bereid de Kamer bijvoorbeeld over een jaar de bevindingen te rapporteren?

Wat de eventuele schade aan de dieselmotor betreft, leek het hem verstandig om de autobezitter er nogmaals op te wijzen hoe die schade zoveel mogelijk kan worden beperkt, bijvoorbeeld door goed onderhoud.

De PvdA-fractie kon zich wel vinden in de voorgestelde APK-verbeterpunten maar zag met de heer Leers voldoende mogelijkheden om nog met het systeem te knoeien. Overigens hoeft het niet altijd knoeien te zijn als een garagehouder voorstelt iets te vervangen, want hij zou wat dat betreft ook het zekere voor het onzekere kunnen nemen; als er toch aan de auto wordt gewerkt is het soms handiger en wellicht zelfs voordeliger om een onderdeel dat naar alle waarschijnlijkheid binnenkort toch stuk gaat maar direct te vervangen. Als zo'n onderdeel moet worden bewaard en er zou een inspectie plaatsvinden, dan zou de inspecteur dat als knoeien kunnen aanmerken terwijl het toch goed bedoeld is. Toch lijkt bewaren wel de moeite waard omdat dat in de praktijk wellicht wel enkele voordelen kan opleveren, maar hij bleef het een zeer kwetsbaar systeem vinden.

Zou het nieuwe systeem qua opzet en uitvoering en kosten kunnen proefdraaien of is er naar de mening van de minister geen weg terug? Hij zou er de voorkeur aan geven als na enige jaren werd gezien of het systeem inderdaad veel meer waarborgen aan de consument heeft gegeven of dat het nog nadere aanpassingen vergt. Gelet op de omvang

van de investeringen die het nieuwe systeem vergt, zou hij het het voordeel van de twijfel willen geven, want als ook maar een klein deel van het knoeien wordt voorkomen, wordt de consument toch wel een redelijk grote dienst bewezen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) vroeg allereerst of de dieselroetmeting nu inderdaad per 1 april jl. is ingevoerd.

Voor de meting moet de motor minimaal viermaal onbelast op topvermogen draaien. Kan die eis iets verzacht worden, bijvoorbeeld conform de suggestie die de heer Klein Molekamp deed?

Vanwege het risico van schade aan de motor vragen enkele garages al een vrijwaringsverklaring. De RDW schat het risico zeer gering in, maar hoe groot is het dan? Zijn er al gedachten over een waarborgverzekering? Is het juist dat de BOVAG zoiets samen met de ANWB nader onderzoekt?

De vertraging van de invoering is met name veroorzaakt omdat de keuringsinstanties niet klaar waren. Niet duidelijk is of dat kwam omdat de RDW het te druk had met de verzelfstandiging. De raadpleegschermen voor de roetmeting waren ook nog niet klaar. Kan de minister nader ingaan op de kostenontwikkeling van de meting?

Ook mevrouw Van 't Riet verwees naar de schriftelijke vragen van de heer Middel en merkte op dat de FNV hierover een brief heeft geschreven en een artikel heeft laten verschijnen. Is het juist dat men de roetmeting daarom wil uitstellen? Gaat dat niet wat te ver, ook al omdat er inmiddels zo'n 55 mln. in meetapparatuur is geïnvesteerd? Hiermee mag niet de indruk ontstaan dat de arbeidsomstandigheden geen zorgvuldige bestudering verdienen en dan gaat het niet alleen om de roetdeeltjes maar ook om de overschrijding van geluidsnormen. De minister geeft aan dat met geluidsbeperkende maatregelen die norm niet overschreden behoeft te worden. Voor het zoveel mogelijk voorkomen van de uitstoot van schadelijke stoffen is een goede afzuiginstallatie noodzakelijk, maar in de praktijk is die er zelfs vaak nog niet. De arbeidsinspectie zal met landelijke uniforme richtlijnen komen maar hoever staat het daarmee?

Naar aanleiding van het RDW-rapport legt de minister de Kamer in feite twee vragen voor. De eerste betreft het bewaren van de vervangen onderdelen. Aangezien dat slecht handhaafbaar zal zijn en fraudegevoelig is, voelde haar fractie daar niet veel voor. Keuringen worden toch vaak in beurten meegenomen en dan wordt een klant meestal toch gebeld met de vraag of een bepaald onderdeel al dan niet mag worden vervangen.

De gedegen uitleg van het Duitse systeem had mevrouw Van 't Riet zeer op prijs gesteld. Zij begreep dat de minister het Nederlandse systeem toch meer voordelen vindt hebben, maar dan begreep zij niet de stelling aan het eind van de brief dat het Duitse systeem goede aanknopingspunten biedt voor het in Nederland op te zetten systeem.

Ook uit de beantwoording van de schriftelijke vragen van de heer Middel was haar niet duidelijk geworden hoe het zit met het eventueel flexibel gezamenlijk gebruik van keuringsplaatsen dat ook bij de roetmeting speelt. In het ene antwoord staat dat dit niet kan, maar in het andere wordt dat weer niet zo duidelijk gesteld. Kan daarop een nadere toelichting worden gegeven?

Antwoord van de regering

De **minister** sprak haar vreugde uit over de brede steun voor de APK-verbetervoorstellen. Naar aanleiding van een vorig overleg zijn veel suggesties nader bezien, ook op handhaafbaarheid, zijn voor- en nadelen op een rijtje gezet en zijn uiteindelijk enkele voorstellen geformuleerd.

Zij bespeurde een misverstand waar het ging om het melden van afkeuringen. Het is de bedoeling dat dit alleen gebeurt bij onafhankelijke keuringsstations en niet als de APK meeloopt bij de grote beurt. Aangezien dergelijke stations niets doen aan reparatie en onderhoud,

hebben zij er ook geen belang bij om klanten min of meer te dwingen om tot bepaalde reparaties over te gaan.

Zij was het van harte eens met de heer Van Heemst dat evaluatie gewenst is. Als de voorstellen geen verbetering opleveren voor de klant of in het kader van de verkeersveiligheid, moet worden gezien of er wel mee moet worden doorgedaan. Zij zegde toe te zullen bezien hoe een evaluatiebepaling het beste vorm kan worden gegeven.

De beste manier om het aantal verkeerde keuringen terug te brengen is een optimale controle. Er wordt hard gewerkt aan opvoering van het aantal steekproeven. De controleurs worden tot op heden gelijk over de dag verdeeld ingezet. In de praktijk echter blijkt er 's middags een grotere inzet te zijn dan 's morgens en dat vereist op de middag derhalve meer controleurs. Aangezien straks per keurmeester niet meer dan drie APK-afmeldingen per uur worden gedaan, is er sprake van een grotere en gelijkmatiger spreiding van het aantal afmeldingen, dus ook minder pieken. De kans dat een keurmeester wordt gecontroleerd is zeer groot en bovendien is in het systeem voorzien dat keurmeesters waarmee slechte ervaringen zijn opgedaan relatief meer worden gecontroleerd.

Er zijn al extra medewerkers aangetrokken, de gewijzigde opzet van het examen en de heroriëntatie voor de keurmeesters kunnen dit najaar gerealiseerd zijn, er wordt gewerkt aan de herziening van de publicaties met informatie over beroepsmogelijkheden en aan betere informatievoorziening voor de keurmeesters.

Het was de bedoeling om de controle op afkeur in het eerste kwartaal van 1998 te laten ingaan, maar omdat dit wetswijziging vereist, zal dat naar schatting waarschijnlijk pas medio 1999 kunnen. In de eerste helft 1999 zal ook de sanctiëringsgrondslag voor erkenninghouders zijn aangepast. Verbetering van de procedure van weggereden voertuigen zal medio 1999 zijn bereikt. De maatregelen ter verhoging van het steekproefpercentage tot 3 zijn inmiddels doorgevoerd. Ook is de drempel voor de beroepsmogelijkheid verlaagd. Dat de keuring alleen door de APK-keurmeester mag worden uitgevoerd zal medio 1999 kunnen zijn geregeld. De sancties voor de keurmeester – de wijziging vanwege de heroriëntatie – zullen najaar 1997 zijn afgerond. De aanpassing van de WVV en de automatisering worden begin 1999 voorzien. Het is dan ook de bedoeling dat het advies in het keuringsrapport wordt opgenomen. De controle op roetdeeltjes is al gestart, die op lambda-waarde zal begin 1998 worden ingevoerd. In reactie op de desbetreffende opmerking van de heer Klein Molekamp zegde de bewindsvrouw toe dat zodra enig inzicht bestaat in de exacte invoeringsdatum dat zo snel mogelijk met betrokkenen zal worden gecommuniceerd.

De oproep voor de keuring is inderdaad niet wettelijk geregeld. De RDW voert op dit moment overleg met de RDC over de mogelijkheid van een contract met de branche voor de mailing die zij nu toch al verzorgt. In de wet staat weliswaar dat de klant zelf verantwoordelijk is, maar in het kader van de dienstverlening zal de RDW ervoor zorgen dat de klanten geïnformeerd blijven.

De heer Leers stelde terecht dat het onderhoud over het algemeen goedkoper wordt, maar de keuring steeds duurder. Voor het keuringsstelsel op zich hoefde dat volgens de minister geen consequenties te hebben. Wel vroeg zij zich af of de garages ook in de verre toekomst voor de APK geen extra kosten in rekening zullen brengen. Overigens geven veel automerken in hun instructies aan dat het verstandig is om een grote beurt te laten uitvoeren om de 15 000 km of eens per jaar en dan is het wel mogelijk om dat te laten samenvallen met de APK.

Voorts ging de bewindsvrouw in op de dieselroetmeting. Invoering heeft inmiddels plaatsgevonden per 1 januari 1997. Voor enkele problemen is een overgangstermijn afgesproken tot 1 april jl. Het leek haar zeer onverstandig om de verplichting nu maar weer even op te schorten, o.a. gelet op de Arbo-problematiek. Door de RDW is onderzoek

gedaan bij garages die roet meten. In 86 gevallen bleek er een werkende afzuiging te zijn, in 14 gevallen een niet werkende afzuiging en in 71 bleek er helemaal geen afzuiging te zijn. De laatste categorie zegt het voertuig voor de open deur te zetten als de meting wordt verricht! Daarom had zij in het antwoord op de schriftelijke vragen van de heer Middel ook gesteld dat de arbeidsinspectie terzake heel snel met richtlijnen zal moeten komen. Eerder zal een fundamentele verbetering helaas niet wel mogelijk zijn. Desgevraagd merkte zij op dat werknemers in het geval er niet voldoende voorzieningen zijn dergelijke keuringswerkzaamheden mogen weigeren en ook onmiddellijk de arbeidsinspectie kunnen inschakelen. Overigens zal ook de RDW toezien op het aanwezig zijn van een goede afzuiginstallatie. Zij beziet ook de eigen hallen, waar al de nodige voorzieningen zijn getroffen.

Tot nu toe zijn er zeventien telefonische of schriftelijke schademeldingen ontvangen, variërend van koelwaterlekkage tot een opgeblazen motor. Het lijkt al met al mee te vallen, maar de RDW heeft de aanmelders wel verzocht haar op de hoogte te houden van vervolgacties, zoals de beslissing van de verzekeringsmaatschappij. Tot op heden is geen enkele vervolginformatie ontvangen. De bedoeling is dat de keurmeesters de onderhoudstoestand van het voertuig beoordelen en zo nodig dat ook aan de klant vragen. Als de procedure niet goed is gevolgd, is uiteraard de garage verantwoordelijk voor de eventuele schade en anders waarschijnlijk toch de eigenaar. Aangezien er nog geen jurisprudentie op dit punt is ontwikkeld, kan dat inderdaad problemen opleveren. Overigens mag volgens de richtlijn 92/55/EEG niet worden gemeten bij een lager toerental, maar moet de meting plaatsvinden door middel van de zogenaamde vrije acceleratietest, d.w.z. bij het hoogste toerental van een goed afgestelde motor.

Voorts zegde zij de commissie toe zodra de arbo-richtlijnen bekend zijn – dat moet echt voor de zomer rond zijn – deze aan de Kamer te zullen voorleggen. Wellicht is het dan ook mogelijk wat meer informatie te verstrekken over de schadegevallen.

In de richting van de heer Leers merkte zij vervolgens op dat Europese regelgeving zich tot de hoofdlijnen beperkt, hetgeen inhoudt dat lidstaten op zich ruimte hebben in de wijze van uitvoering, maar de normen zijn natuurlijk wel gelijk. Wat dit betreft, kondigde zij aan dat in de Transportraad nog eens gedegen zal worden gekeken naar uitvoering en implementatie van Europese regelgeving omdat men ook daar toch wel sterk het gevoel heeft dat die nogal van lidstaat tot lidstaat kunnen verschillen.

Met name het managementinformatiesysteem in het Duitse systeem blijkt heel goed te werken en de RDW leert daarvan en probeert de goede aspecten over te nemen.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Leers** (CDA) bleef erbij dat het melden van de afkeuring de garagehouder een pressiemiddel geeft en was het er niet mee eens dat die meldingsplicht alleen voor de onafhankelijke keuringsstations geldt. Er wordt weliswaar gesproken over afkeuringen als gevolg van een APK sec, maar ook garages voeren die wel uit.

Van het bewaren van afgekeurde onderdelen kan een preventieve werking uitgaan, maar al te hoge verwachtingen daarvan had hij niet, want in de praktijk zullen kwaadwillende garagisten dat gemakkelijk kunnen ontduiken.

De roetmeting levert in de praktijk bij garagehouders grote onrust op. Het verheugde hem dat de minister de situatie na een halfjaar nader wil bezien, maar wat gebeurt er dan in de tussentijd? Overigens zou hij er geen bezwaar tegen hebben als differentiatie in de sancties werd aangebracht al naar gelang de ernst van de overtreding.

De heer **Klein Molekamp** (VVD) herhaalde zijn standpunt dat het bewaren van vervangen onderdelen best wettelijk kan worden vastgelegd, maar in de praktijk nauwelijks controleerbaar zal blijken te zijn. Dat levert de cliënten alleen maar een schijnzekerheid op.

De heer **Van Heemst** (PvdA) wilde ook dit onderdeel van de voorstellen toch het voordeel van de twijfel geven, ook al omdat de minister heeft gezegd over een tijdje te zullen bezien welke effecten een en ander heeft gesorteerd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) sloot zich daarbij aan.

Wat de roetmeting betreft, was zij zorgelijk gestemd na het horen van de cijfers van het niet werken of zelfs niet aanwezig zijn van een afzuiging. Als de arbeidsinspectie haar werk goed doet, zal dat in de praktijk toch neerkomen op stopzetting van de metingen.

De **minister** zegde gelet op de opmerkingen van de heer Van Leers toe zich nader te beraden op het systeem van het melden van afkeuringen. Het gaat in de praktijk in ieder geval om een zeer klein aantal.

Als de arbeidsinspectie constateert dat een bedrijf niet aan de eisen van o.a. afzuiging voldoet, dan mogen in dat bedrijf geen roetmetingen meer plaatsvinden. Zij kon de verplichting niet meer opschorten omdat er nu een wettelijke regeling is. Het duurt niet al te lang meer voordat de arbeidsinspectie met haar regeling komt en bovendien zijn de bedrijven voldoende gewaarschuwd. Hopelijk zijn werknemers ook daadkrachtig genoeg om in voorkomende gevallen de arbeidsinspectie in te schakelen. Bij de erkenninghouders zal er in ieder geval nauwgezet op worden toegezien dat er een goede afzuiginstallatie is.

Zij had begrepen dat bij de introductie van de roetmeting in het VK en in Duitsland problemen zijn opgetreden die overigens na een halfjaar verdwenen waren. In Nederland is zelfs nog de nodige flexibiliteit ingebouwd door de mogelijkheid om de roetmeting ook elders te laten plaatsvinden, zij het dat die keuring wel zal moeten worden uitgevoerd.

Van de zijde van de RDW wordt erop gewezen dat al sedert 1976 bij de toelatingseisen van dieselauto's de vrije acceleratietest wordt uitgevoerd. Als een dieselmotor adequaat wordt onderhouden, kunnen motoren die test ook later gemakkelijk doorstaan, zeker gelet op de technische ontwikkelingen die sedert 1976 hebben plaatsgevonden.

De bewindsvrouw herhaalde ten slotte haar toezegging de Kamer over enkele maanden op de hoogte te houden van de ontwikkelingen op dit punt.

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Coenen