

Vergaderjaar 1998–1999

26 554

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot de Algemene Periodieke Keuring

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 7 september 1999

Allereerst spreek ik mijn waardering uit voor de voortvarendheid waarmee de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer nog voor het begin van het zomerreces verslag heeft uitgebracht van haar bevindingen met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Met genoegen heb ik geconstateerd dat de uitgangspunten van het voorstel van wet houdende wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot de Algemene Periodieke Keuring (kamerstukken II 1998/99, 26 554, nrs. 1–2) door de in het verslag aan het woord zijnde fracties worden onderschreven en dat zij over het algemeen van mening zijn dat het voorstel kan bijdragen aan een verbetering van de periodieke keuringsplicht (APK) in het algemeen en een betere bescherming van de consument in het bijzonder.

Zoals u zelf heeft kunnen constateren is de garagebranche, onder meer vertegenwoordigd door de BOVAG, er alles aan gelegen om te komen tot een spoedige afhandeling van het voorstel, zodat op 1 maart 2000 de voorgestelde maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Ook de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK), een onafhankelijke instelling die mij adviseert over de APK, waarin onder meer de RAI, BOVAG, FOCWA, ANWB, KNAC, VVN, INNOVAM, het Verbond van Verzekeraars, VACO, TLN, EVO, het Ministerie van VROM en de RDW zijn vertegenwoordigd, dringt aan op een spoedige behandeling van het wetsvoorstel. Beide organisaties, die in feite alle belanghebbenden in het kader van de APK vertegenwoordigen, kunnen zich vinden in het onderhavige wetsvoorstel. Er hebben mij geen kritische geluiden bereikt vanuit welke hoek dan ook. Er is mij dan ook veel aan gelegen de behandeling van het wetsvoorstel zo snel mogelijk te laten verlopen, en mijnerzijds zal ik hieraan ook al het redelijkerwijs mogelijke doen. Zo is het opstellen van een ontwerp van een algemene maatregel van bestuur tot wijziging van het Voertuigreglement en het Kentekenreglement afgerond en is deze in het kader van de zogenaamde voorhangprocedure, die op grond van artikel 2b, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 gevolgd moet worden, aan de voorzitters van de Eerste en Tweede Kamer toegezonden. Tevens zijn de als gevolg van het voorstel van wet benodigde wijzigingen van de Erkenningsregeling APK en de Regeling vaststelling keuringsrapport vrijwel afgerond.

Met belangstelling heb ik kennis genomen van de vragen en opmerkingen van de diverse fracties, waarin alle relevante aspecten van het wetsvoorstel, zowel afzonderlijk als in samenhang, aan de orde zijn gesteld. Hieronder zal ik ingaan op de door de leden van de diverse fracties gestelde vragen, waarbij ik de vrijheid neem om ten behoeve van de lijn van het betoog, de vragen die betrekking hebben op dezelfde onderwerpen of dezelfde strekking hebben, samengenomen te beantwoorden.

Inleiding

De leden van de PvdA-fractie vragen in verband met een spoedige afhandeling van het voorstel van wet welke maatregelen er genomen zijn om te komen tot een soepele invoering en of zich daarbij nog knelpunten voordoen.

Ten behoeve van een soepele invoering is inmiddels een aantal zaken voorbereid waaronder onder meer de registratie van de keurmeesters bij de RDW, het ontwerpen van een bevoegdheidspas en een nieuw keuringsrapport alsmede het ontwerpen van de benodigde hard- en software. Ook is er een communicatieplan opgesteld dat voorziet in voorlichtingsacties naar branche en voertuigeigenaren, waaronder het viermaal per jaar verschijnende, speciaal op alle APK-keurmeesters en -erkenninghouders gerichte blad «De APK Keurmeester». Om een soepele invoering te garanderen is een uitgebreide planning opgesteld in samenwerking met alle direct betrokken partijen (onder meer departement, RDW, RDC en INNOVAM) die regelmatig besproken wordt in het zogenaamde brancheoverleg.

Er wordt één knelpunt gezien en wel in de implementatie van met name de aanpassingen van de hard- en software voor de communicatie van afmeldingen. Deze implementatie gebeurt gefaseerd en kost in totaal 5 maanden, te rekenen vanaf goedkeuring door de Tweede Kamer. Indien de afhandeling van het voorstel van wet in september geschiedt, is de startdatum van 1 maart 2000 zonder meer haalbaar, anders moet met een opschuiving van enkele maanden gerekend worden. Dit wordt mede veroorzaakt door het feit dat voor en tijdens de eeuwwisseling het niet verstandig is nieuwe en/of aangepaste programmatuur in productie te nemen.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af hoe de positie van de consument kan worden versterkt. Tevens wordt gevraagd naar een verduidelijking van de sancties als met reparaties en vervangingen is geknoeid en of er strafrechtelijk kan worden opgetreden.

De wegenverkeerswetgeving voorziet niet in een financiële genoegdoening van een gedupeerde consument. De benadeelde consument dient daarvoor zelf een actie tot schadevergoeding bij de burgerlijk rechter in te stellen. De consument wordt echter wel ondersteund door het systeem van herkeuringen. Indien er een steekproef valt op het gekeurde voertuig zullen door de RDW in de herkeuring de uitgevoerde reparaties worden onderzocht. Daarnaast heeft de consument het recht om zowel bij een goedkeuring als bij een afkeuring om een herkeuring te verzoeken. De conclusie die de RDW in het keuringsrapport opneemt, kan de consument in een actie richting de erkenninghouder overigens wel ondersteunen.

In de strafbepalingen van hoofdstuk XI van de Wegenverkeerswet 1994 is overtreding van de artikelen met betrekking tot de wijze van keuren door de keurmeester of de erkenninghouder niet aangemerkt als een strafbaar feit en daarmee niet gekwalificeerd als overtreding of misdrijf. Tevens zijn deze artikelen niet als economisch delict aangemerkt in de artikelen 1 en 1a van de Wet op de Economische Delicten. De wijze van sanctioneren waarvoor gekozen is ten aanzien van de erkenninghouder in de huidige

wet en ten aanzien van de keurmeester in het voorstel van wet acht ik voldoende. Indien reparaties ten onrechte zijn uitgevoerd en het voertuig in een steekproef valt, kan door middel van het Cumulating Sum-systeem (CUSUM-systeem) de erkenninghouder of de keurmeester worden gesanctioneerd. Dit CUSUM-systeem is een systeem van bonus- en strafpunten waarbij aan de hand van de resultaten van steekproefsgewijze herkeuringen door de RDW van zowel gemelde af- als goedkeuringen de kwaliteit van het werk van de erkenninghouder en de keurmeester wordt geregistreerd.

Intrekking van de erkenning of de bevoegdheid voertuigen aan een keuring te onderwerpen behoren tot de mogelijkheden. De verwachting is dat de positie van de consument met name verbeterd wordt als gevolg van het invoeren van het sanctioneren van de keurmeester en van het invoeren van de verplichting afkeuringen te melden.

De leden van de PvdA-fractie vragen om een toelichting op de relatie tussen de keurmeester en de erkenninghouder.

De erkenninghouder heeft de exclusieve bevoegdheid tot het goed- of afkeuren van een voertuig en is daardoor aan te merken als een (zelfstandig) bestuursorgaan. De keurmeester heeft de bevoegdheid een voertuig aan een keuring te onderwerpen maar niet tot het nemen van de beslissing of het voertuig is goed- of afgekeurd. In de praktijk is de erkenninghouder over het algemeen niet op de werkvloer aanwezig en zal de keurmeester de keuring van het begin tot het einde verrichten. De keurmeester zal op het keuringsrapport tekenen voor het verrichten van de keuring. Deze handtekening geldt tevens als zijnde gezet namens de erkenninghouder voor de afgifte van een keuringsbewijs of het weigeren van de afgifte van een keuringsbewijs. Dit heeft als juridische consequentie dat er naast een arbeidsrechtelijke relatie tevens een publiekrechtelijke relatie is tussen erkenninghouder en keurmeester. Op deze relatie zijn de regels met betrekking tot mandaat, zoals opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht, van toepassing.

De leden van de PvdA-fractie willen weten of een systeem van anonieme keuringen op andere terreinen bestaat en er gereageerd kan worden op het «stiekeme» karakter hiervan.

Voor zover mij bekend bestaat er in Nederland op andere terreinen geen vergelijkbaar systeem van anonieme keuringen. Wel kent het Verenigd Koninkrijk een systeem van anonieme keuringen op voertuigen waarbij de nadruk ligt op het controleren van de kwaliteit van de keuring. Daarnaast valt te denken aan de verkeerscontroles door de politie; in analogie daarmee kan men beter spreken van «onopvallend toezicht». Op dit moment wordt nog nagedacht over hoe het systeem van anonieme keuringen het beste kan worden opgezet. In de Erkenningregeling APK zullen hiertoe een of meerdere artikelen worden opgenomen. Het stiekeme karakter van de anonieme keuring is mijn inziens betrekkelijk. Ook de steekproef kan in die zin als stiekem worden aangemerkt. Voor het houden van een goed toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving is het onontbeerlijk dat de keurmeester en erkenninghouder niet op de hoogte zijn van het plaatsvinden van controle op de keuring.

De leden van de D66-fractie en van de PvdA-fractie vragen naar de vervolgacties met betrekking tot de weggereden voertuigen en of de ministeriële regeling waarin deze maatregel wordt geregeld al klaar is.

De vervolgacties betreffen onder meer de verplichting voor de erkenninghouder om onmiddellijk een weggereden voertuig aan de RDW te melden. In het afmeldsysteem wordt vervolgens het afmelden door een erkenninghouder van het voertuig geblokkeerd. Dit betekent dat de eigenaar of houder vervolgens het desbetreffende voertuig slechts bij een keuringsstation van de RDW voor een keuring kan aanbieden. In de Erkennings-

regeling APK worden hiertoe enige artikelen opgenomen. De voorbereiding van deze ministeriële regeling is vrijwel afgerond.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af waarom ondanks een beknopte omvang van het advies van de Raad van State aan het opstellen van het nader rapport ruim twee en halve maand is besteed.

Het advies van de Raad van State heeft weliswaar een beknopte omvang maar gaf toch aanleiding tot enige bezinning. Onder meer op de maatregel «weggereden voertuig». Dit heeft ertoe geleid deze maatregel op een andere wijze vorm te geven. Omdat bij het opstellen van het voorstel van wet niet alleen tussen mij en de RDW intensief overleg is geweest maar ook tussen mij en de branche vond ik het ook bij het opstellen van het nader rapport nodig wederom overleg te voeren.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de mogelijkheid om het vrij juridische georiënteerde handboek «Regelgeving APK» te verbeteren.

Het handboek «Regelgeving APK» is nogal «juridisch» geschreven omdat de omschrijvingen de tekst uit de wet- en regelgeving moeten dekken. De RDW heeft wel het voornemen dit boek te verbeteren. Gedacht kan daarbij worden aan een «populair» geschreven toelichting op de wijze van keuren en de permanente eisen. Daarnaast kan, als naslagwerk voor bijvoorbeeld twijfelgevallen, de formele tekst als bijlage worden opgenomen. Inmiddels heeft de RDW een CD-rom met daarop de APK regelgeving uitgegeven. Op deze CD-rom zijn verwijzingen, zogenaamde hyperlinks, opgenomen waardoor de zoekmogelijkheden aanzienlijk verbeterd zijn.

De leden van de PvdA-fractie vragen of er door het departement een apart onderzoek onder diverse keuringsinstanties heeft plaatsgevonden.

Er heeft geen apart onderzoek door het departement plaats gevonden. Ik verwijs graag naar de beschouwingen over de aanleiding tot de huidige wijzigingsvoorstellen in het aan de Tweede Kamer aangeboden Rapport APK Verbeterpunten¹.

Intensieve terugkoppeling van praktijkervaring vindt plaats via twee wegen: de contacten tussen de RDW en de erkenninghouders en keurmeesters bij bedrijfsinspecties en steekproeven, en terugkoppeling naar het departement via de vertegenwoordigers van alle relevante partijen via de SO-APK.

De leden van de VVD-fractie vragen of er kritische reacties bekend zijn bij de regering.

Er heeft mij geen enkele kritische reactie bereikt. Zoals hierboven aangegeven kan zowel de branche, vertegenwoordigd door de BOVAG, als de SO-APK zich vinden in het voorstel.

De leden van de VVD-fractie vragen of er nog problemen zijn met de roetmeting van dieselmotoren.

Na de opstartperiode van enkele maanden zijn er zowel bij de RDW als bij de BOVAG geen schademeldingen als gevolg van de roetmeting van dieselmotoren meer ontvangen.

De leden van de VVD-fractie vragen om een statistisch overzicht van de afgegeven sancties op grond van onvoldoende correcte afhandeling.

In 1998 zijn op een totaal van 9738 erkenninghouders, zowel APK I, zware voertuigen als APK II, lichte voertuigen, 455 sancties opgelegd op grond van slechte keuringen en/of het niet voldoen aan de erkenningseisen.

Naar aanleiding van onderhavig voorstel van wet vragen de leden van de VVD-fractie zich af of dit voorstel ook een relatie heeft met het betrouwbaar registreren van de kilometerstand en zo ja of daarvan aanscherping mogelijk is.

¹ Door minister aan TK aangeboden met brief nr. BSG-96.8824 van 13 september 1996.

Dit voorstel heeft geen relatie met het betrouwbaar registreren van de kilometerstand. Bij regeling van 27 november 1998 (Stcrt. 1998, 240) is de verplichting tot het melden van de kilometerstand van een gekeurd voertuig via het geautomatiseerde systeem aan de RDW en het registreren van de kilometerstand op het keuringsbewijs in de Erkenningsregeling APK opgenomen.

Door de leden van de VVD-fractie wordt gevraagd of er nog andere wijzigingen met betrekking tot de APK in voorbereiding zijn.

Er is een aantal wijzigingen in voorbereiding. Als gevolg van uitvoering van de richtlijn 96/96/EG worden voertuigen met automatische versnellingsbak onder de roetmeting gebracht en wordt de jaarlijkse controle van de tachograaf onder de keuringseisen gebracht. Tevens wordt de controle van onverbrande koolwaterstoffen bij benzinemotoren in de keuringseisen uitgewerkt.

Voorts worden de toelatingseisen voor nieuwe remtestbanken aangepast. Volgens planning moet deze aanpassing met ingang van 1 juli 2000 ingaan.

Als gevolg van de voorgestelde wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot de gecontroleerde afgifte en inname van kentekenplaten (GAIK) zal de controle van de kentekenplaat onder de keuringseisen worden gebracht.

Daarnaast wordt op Europees niveau gestudeerd op harmonisatie van de APK-eisen voor de verlichting. Tevens is onlangs een wijziging van de richtlijn 96/96/EG goedgekeurd die voor een kleine aanpassing van de roetmeting van dieselmotoren zorgt.

Voor de volledigheid zij opgemerkt dat bovengenoemde aanvullingen op de keuringseisen geen extra investeringen voor de erkenninghouders met zich mee zullen brengen. Er kan gebruik worden gemaakt van reeds aanwezige apparatuur.

De leden van de D66-fractie verzoeken aan te geven of er overleg is geweest met consumentenorganisaties.

Het voorstel van wet is het resultaat van het rapport APK-verbeterpunten dat in samenwerking met de branche is opgesteld en waarover positief is geadviseerd door de SO-APK. In de SO-APK zijn verschillende belanghebbenden vertegenwoordigd, waaronder namens de consumenten de ANWB, KNMV, KNAC en VVN. Ook met betrekking tot de voortgang van de ontwikkeling en voorbereiding van de invoering, die als gevolg van onderhavig voorstel van wet worden verricht, vindt afstemming in de SO-APK plaats.

Maatregelen in het wetsvoorstel

Controle op keuringen

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of de verplichting om afgekeurde onderdelen te bewaren wel zin heeft. De leden van de D66-fractie stellen in dit verband de vraag hoe de controle sluitend gekregen kan worden.

De voorgestelde maatregel brengt met zich mee dat in geval van een periodieke keuring die gecombineerd wordt met een onderhoud- of een reparatiebeurt de vervangen onderdelen bewaard worden tot het moment dat de eigenaar het keuringsbewijs ontvangt. Op deze manier kan de klant, indien hij dit wenst, controleren of de onderdelen terecht zijn vervangen. Daarnaast zal de RDW bij een steekproef eveneens controleren of de onderdelen terecht zijn vervangen. Dit is enerzijds bedoeld als bescherming van die klant die technisch niet in staat is zelf te controleren of onderdelen terecht zijn vervangen, anderzijds als beoordeling van de juiste werkwijze van de keurmeester. De keurmeester moet op duidelijke

wijze aangeven uit welke auto de vervangen onderdelen afkomstig zijn. Beoordeeld zal worden of de onderdelen terecht zijn vervangen en of alle onderdelen waarvan aangegeven is dat zij zijn vervangen ook bewaard zijn. De keurmeester kan worden gesanctioneerd indien hij onderdelen onterecht vervangt of niet bewaart totdat de steekproefcontroleur van de RDW aanwezig is.

Conform de toezegging in het overleg op 24 april 1997 met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat zal het «bewaren van onderdelen» worden geëvalueerd. Uit de evaluatie moet blijken in welke mate het systeem sluitend is te krijgen. In ieder geval zal de RDW vanaf het moment van invoering van deze maatregel het bewaren van onderdelen op effectiviteit en functionaliteit monitoren. De steekproefcontroleurs van de RDW zullen een lijst met daarop onder andere vragen moeten invullen over:

- hoe worden de onderdelen bewaard?
- hoe bepaal je dat ze bij een bepaalde auto horen?
- is te controleren of het inderdaad de juiste onderdelen betreft?
- is op de losse onderdelen te controleren of ze inderdaad terecht vervangen zijn?

De leden van de D66-fractie verzoeken om een toelichting waarom alleen afkeuringen die niet gecombineerd worden met een reparatieopdracht aan de RDW moeten worden gemeld.

Het melden van een afkeuring waarbij de eigenaar akkoord gaat met reparatie ten behoeve van een goedkeuring brengt mijn inziens een onnodige kostenverhoging en een vertraging met zich mee. Een dergelijke afmelding betekent immers dat indien als gevolg van een onderhoudsbeurt de eigenaar akkoord gaat met de reparatie, de auto eerst als afgekeurd moet worden afgemeld bij de RDW. Pas na een eventuele steekproef kan het voertuig worden gerepareerd om vervolgens als goedgekeurd met reparatiepunten te worden afgemeld. Het is mijn inziens logischer om, indien de klant akkoord gaat met reparatie, het voertuig eerst te repareren en daarna als goedgekeurd af te melden. Zowel op het keuringsbewijs als bij de elektronische afmelding moeten de reparatiepunten worden vermeld. Bij steekproeven wordt door de RDW ook de reparatiepunten gecontroleerd.

Indien de eigenaar niet akkoord gaat met de te verrichten reparatie dan zal het voertuig moeten worden afgekeurd. Er is dan sprake van een afkeuring waartegen altijd de mogelijkheid openstaat om in beroep te gaan.

De leden van de D66-fractie kunnen zich voorstellen dat over het al dan niet ten onrechte of onjuist vermelden van adviespunten discussie kan ontstaan. Tevens vragen zij zich af of er geen enkele garantie op de APK keuring kan worden gegeven op grond van het advies.

Bij het opstellen van de adviespunten is enerzijds getracht de adviespunten toe te spitsen op zaken die van groot belang zijn voor de veiligheid van het voertuig, anderzijds is getracht de punten zo goed mogelijk en zo afgebakend mogelijk te omschrijven om misverstanden en discussies te voorkomen. Op het nieuwe model keuringsrapport worden daarom vijf adviespunten voorgedrukt opgenomen die door de keurmeester aangekruist kunnen worden. De adviespunten zijn:

1. er is een band aanwezig met een profieldiepte tussen de 1,6 en 2,0 mm.
2. er is een schokdemper aanwezig die lekkage vertoont.
3. er is een doorgeroest deel aanwezig (tussen 1,5 en 2,0 E en/of met meer dan 15% roestschade).
4. er is een stuur- of fuseekogel aanwezig met een slijtagespeling $\leq 1,0$ mm.

5. zichtbare mechanische delen van het remsysteem vertonen verregaande slijtage.

De verwachting is dat door het op deze wijze limitatief opsommen van de adviespunten de discussie tot een minimum wordt beperkt.

De term garantie past mijn inziens niet bij de in te voeren adviesplicht. Bedacht dient te worden dat het punten betreft die bij de keuring nog niet tot afkeuring leiden maar dat binnen een redelijke tijd wel kunnen doen. Deze tijd is mede afhankelijk van het aantal te rijden kilometers en de stallingplaats van het voertuig. De adviespunten zijn bedoeld als waarschuwing dat de goedkeuring niet automatisch inhoudt dat er gedurende een jaar niet meer naar het voertuig hoeft te worden omgekeken. Met andere woorden de verwachtingen over de toekomst van een voertuig zullen altijd discutabel blijven. Het voorstel beoogt de consument die informatie te verschaffen die redelijkerwijs van een deskundige verwacht mag worden. Wellicht ten overvloede merk ik op dat de keurmeester gesanctioneerd kan worden op het niet of niet juist vermelden van adviespunten. De al dan niet gegeven adviezen zullen bij een steekproef worden beoordeeld.

Keuringen mogen alleen nog worden verricht door een tot keuring bevoegde keurmeester

Zowel de leden van de CDA- als de D66-fractie vragen hoe het gebruik van de aan de keurmeester verstrekte PIN-code kan worden gecontroleerd. Iedere keurmeester krijgt een eigen PIN-code. Deze code moet, in combinatie met het nummer van de bevoegdheidspas van de keurmeester, door hem worden gebruikt voor het afmelden van de door hem gekeurde voertuigen. Bij een steekproef, anonieme keuring of een deskundigenonderzoek zal door de RDW worden gecontroleerd door welke keurmeester het voertuig is gekeurd, onder andere door de handtekening op het keuringsrapport te vergelijken met de handtekening op de bevoegdheidspas. Indien vervolgens blijkt dat de kwaliteit van de keuring onvoldoende is wordt de keurmeester gesanctioneerd door middel van het toekennen van strafpunten die verwerkt worden in het CUSUM-systeem. Uiteindelijk kan dit leiden tot het intrekken van de bevoegdheid voertuigen aan een keuring te onderwerpen. Dit op zich is al voldoende borg dat de keurmeesters zeer omzichtig met hun PIN-code om zullen springen. Immers, op het moment dat deze code bij derden bekend is, kan dit gevolgen hebben voor de eigen CUSUM-stand.

Sanctioneren van de keurmeester

De leden van de D66-fractie willen graag weten waarom niet het boete-instrument in de sanctionering is betrokken.

Het sanctioneringssysteem waarvoor gekozen is, geldt al voor de erkenninghouder. In de praktijk is gebleken dat dit systeem effectief is. Mijn inziens ook effectiever dan het opleggen van een boete waarmee gevoelsmatig een fout kan worden afgekocht. De effectiviteit van sanctionering vind ik zeer belangrijk mede ook omdat het de uitoefening van een publiekrechtelijke bevoegdheid betreft. Bedacht dient te worden dat er bij het opstellen van het systeem gelet is op de proportionaliteit. Met andere woorden één fout leidt over het algemeen nog niet tot intrekking van de bevoegdheid een voertuig aan een keuring te onderwerpen.

Een nieuwe vorm van toezicht op de keurmeester

De leden van de CDA-fractie willen graag inzicht in de frequentie en de te verwachten extra kosten van de maatregel «anonieme keuring». De leden

van de D66-fractie willen graag weten hoe het systeem verzekert dat keurmeester zelf keurt en vragen naar enkele voorbeelden.

In het rapport APK-verbeterpunten is uitgegaan van 1000 anonieme keuringen per jaar. Dit zou een verhoging van de afmeldkosten betekenen van 5 cent. Voorlopig worden deze getallen gehanteerd bij de verdere uitwerking van de maatregel anonieme keuring.

Zoals hierboven al aangegeven wordt op dit moment nog nagedacht over hoe het systeem van anonieme keuringen het beste kan worden opgezet en vervolgens kan worden uitgewerkt in de Erkenningsregeling APK. Wel ben ik tot het besef gekomen dat in tegenstelling tot hetgeen in de artikelsgewijze toelichting op artikel 86a van het voorstel van wet wordt gezegd over het doel van de keuring dit niet langer de controle zal zijn of de keurmeester zelf keurt. Dit met name omdat een erkenninghouder of keurmeester niet verplicht kan worden een anonieme RDW medewerker bij de keuring toe te laten en omdat bij een keuring die gecombineerd wordt met een onderhoudsbeurt niet vast te stellen valt wie er keurt. De anonieme keuring zal daarom met name gehanteerd gaan worden voor de controle op de kwaliteit van de keuring als aanvulling op de herkeuring in het kader van een steekproef.

Weggereden voertuig

De leden van de VVD-fractie vragen naar de logica dat een weggereden voertuig slechts nog ter keuring kan worden aangeboden bij RDW en of het beschikbaar moeten blijven van een voertuig leidt tot het doorberekenen van de kosten naar de klant.

Een belangrijke toezichtvorm is het nemen van steekproeven op de afgemelde voertuigen. Het bewust onttrekken van een voertuig aan een steekproef door de erkenninghouder is een ernstige overtreding die veelal intrekking van de erkenning tot gevolg heeft. Het kan echter ook voorkomen dat de eigenaar of houder bewust het voertuig aan de steekproef onttrekt. De zware sanctie voor de erkenninghouder is in een dergelijk geval onterecht en heeft niet het beoogde effect. Het is daarom dat ik gekomen ben tot een aanpassing van de regeling en ook de mogelijkheid wil hebben om de eigenaar of houder te kunnen sanctioneren. In eerste instantie is gedacht aan het door de eigenaar of houder laten betalen van de door de RDW onnodig gemaakte kosten. Hierover is echter door de Raad van State negatief geadviseerd, hetgeen heeft geleid tot het opnieuw bezien van de maatregel. Indien het afgemelde voertuig in een steekproef valt, mag het keuringsrapport pas worden afgegeven nadat de voorgeschreven periode van 90 minuten is verstreken of nadat de herkeuring is uitgevoerd. De sanctionering is dat het voertuig, indien de eigenaar of houder desondanks is weggereden, slechts bij de RDW gekeurd kan worden. Hiermee wordt de eigenaar in zijn mogelijkheden beperkt. Hierbij zij opgemerkt dat, indien de eigenaar gegronde redenen kan aanvoeren waarom hij zijn voertuig aan de steekproef heeft onttrokken, de blokkade in het afmeldsysteem door de RDW kan worden opgeheven en het voertuig weer bij iedere erkenninghouder kan worden gekeurd en afgemeld.

Ook in de huidige wet is de verplichting opgenomen dat met een voertuig dat in een steekproef valt niet mag worden weggereden. Uit overleg met de SO-APK is niet gebleken dat bedrijven kosten bij de consument in rekening brengen voor het bedoelde beschikbaar houden van het voertuig.

De leden van de D66-fractie vragen naar de wijze waarop de informatie aan de erkenninghouder en de houder of eigenaar van een voertuig verbeterd wordt.

Met betrekking tot de informatie aan erkenninghouder en keurmeester zijn de volgende acties ondernomen:

- uitgifte van het kwartaalblad «De APK-keurmeester». Inmiddels is dit blad al een aantal malen verschenen. Hierin wordt een aantal zaken behandeld die van direct belang zijn voor met name de keurmeesters;
- omstreeks september 1999 komt van «de APK-keurmeester» een «special» uit waarin alle wijzigingen als gevolg van het rapport APK-verbeterpunten worden behandeld;
- er vindt een onderzoek plaats, dat omstreeks september/oktober 1999 zal zijn afgerond, naar de informatiebehoefte bij erkenninghouders en keurmeesters;
- in opdracht van de RDW wordt er gewerkt aan een videofilm over de APK-verbeterpunten. Deze film zal aan alle erkenninghouders worden uitgereikt met het verzoek deze met of door hun medewerkers te (laten) bekijken.

Met betrekking tot de informatie aan de houder of eigenaar zijn de volgende acties ondernomen:

- de folder die aan de voertuigeigenaar wordt gestuurd op het moment dat het voertuig gekeurd moet worden, wordt aangepast en uitgebreid;
- het APK-keuringsrapport bevat meer informatie voor de eigenaar. Bijvoorbeeld wordt nu opgenomen dat hij een herkeuring kan aanvragen indien de auto naar zijn mening onterecht is goedgekeurd;
- in de pers zal veel aandacht aan de APK-verbeterpunten worden besteed. Een voorbeeld is het onlangs aan de landelijke dagbladen sturen van het nieuwe keuringsrapport en een interview over dit onderwerp door het televisieprogramma Radar.

Gevolgen voor de Dienst Wegverkeer

De leden van de PvdA-fractie vragen om een verduidelijking van de wijze waarop het CUSUM-systeem gaat werken.

Het CUSUM-systeem aan de hand waarvan bonus- en strafpunten kunnen worden toegekend aan de erkenninghouder wordt ook voor de keurmeester ingevoerd. Ook wordt het aantal aspecten waarop bonus- en/of strafpunten kunnen worden gegeven uitgebreid. Onder meer met het niet of niet juist vermelden van adviespunten, afkeurpunten of reparatiepunten en met het niet of niet juist bewaren van afgekeurde onderdelen.

Het CUSUM-systeem werkt als volgt. Aan de hand van de resultaten van steekproefsgewijze herkeuringen door de RDW van zowel af- als goedkeuringen wordt de kwaliteit van het werk van de keurmeester geregistreerd. Iedere herkeuring waaruit blijkt dat de kwaliteit voldoende is, heeft het toekennen van bonuspunten (0,6) tot gevolg. Afhankelijk van de constatering worden indien de kwaliteit onvoldoende is strafpunten toegekend. Voor «lichte» overtredingen bedraagt het aantal strafpunten 1 per overtreding, voor «zware» overtredingen 3 per overtreding. De constatering betreft niet of niet juist vermelde adviespunten en niet of niet juist vermelde afkeurpunten of onterecht gerepareerde punten.

Het toekennen van bonus- en strafpunten gebeurt op het moment dat de steekproef controleur dit terugmeldt aan het regiokantoor van de RDW. De toekenning wordt geautomatiseerd verwerkt waarna de CUSUM-stand van zowel de erkenninghouder als de keurmeester wordt bijgewerkt. Zowel de erkenninghouder als de keurmeester kunnen te allen tijde hun CUSUM-stand in het afmeldscherm opvragen. Zij zijn dus altijd op de hoogte van het CUSUM-verloop.

Het intrekken van de bevoegdheid voertuigen aan een keuring te onderwerpen gebeurt als volgt. Indien de keurmeester de CUSUM-stand van 10 passeert wordt de bevoegdheid twee maanden na de datum van de constatering geblokkeerd. Binnen de periode van twee maanden kan de keurmeester een toets, de zogenaamde heroriëntatie, afleggen. Indien deze met goed gevolg wordt afgelegd dan wordt de blokkering opgeheven. Wordt de toets niet met goed gevolg afgelegd dan blijft de

blokkering in stand en kan hij geen keuringen meer afmelden. Indien er echter sprake is van een apert onveilig voertuig dat wordt goedgekeurd, wordt altijd overwogen om de erkenning en de bevoegdheid een voertuig aan een keuring te onderwerpen direct in te trekken. Van de sanctie-maatregel wordt de keurmeester schriftelijk op de hoogte gesteld. Hieraan voorafgaand zal de keurmeester eerst nog in de gelegenheid worden gesteld om zijn zienswijze naar voren te brengen. De periode van twee maanden gaat in op de dag van datering van de sanctiebrief. De procedure wordt over het algemeen binnen enkele dagen afgehandeld:

1. na constatering wordt zo snel mogelijk een horing verricht;
2. na horing gaat er direct een advies van de bedrijfsinspecteur naar de regiomanager;
3. indien de regiomanager akkoord is, wordt de sanctiebrief verstuurd.

Het opleggen van een sanctiemaatregel is een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht waartegen belanghebbende bezwaar en beroep kan instellen.

De leden van de CDA-fractie vragen waarop de verwachting dat het aantal bezwaar- en beroepszaken met 10-20% zal stijgen is gebaseerd.

Indien de keurmeester een bepaalde CUSUM-stand overschrijdt, wordt de bevoegdheid twee maanden na de datum van de constatering geblokkeerd. Dit betekent dat de keurmeester na het opleggen van de sanctie gedurende de periode van twee maanden kan blijven keuren. Op het moment dat hij binnen de periode van twee maanden met goed gevolg de heroriëntatie aflegt, wordt zijn bevoegdheid niet geblokkeerd.

De verwachting is dat een keurmeester niet zo snel als een erkenninghouder, waarbij sanctieering onmiddellijk leidt tot het intrekken van de erkenning, bezwaar zal maken tegen de beslissing. Ondanks dat er ongeveer 2,5 maal zoveel keurmeesters zijn als erkenninghouders is de inschatting dat het aantal bezwaar- en beroepszaken relatief lager zal liggen. Met deze gedachte is een voorzichtige schatting gemaakt dat het aantal bezwaar- en beroepszaken met 10 tot 20% zal toenemen.

Financiële gevolgen voor burger, bedrijfsleven en overheid

De leden van de VVD-fractie en van de D66-fractie vragen naar de tariefvrijheid van de keurende instantie en of er sprake zal zijn van meerkosten voor de consument.

Met de invoering van de Wegenverkeerswet 1994 is er tariefvrijheid voor de keuringsinstanties gekomen en staat het de bedrijven vrij om het tarief dat voor een keuring betaald moet worden te bepalen. De gedachte hierachter is dat over het algemeen genomen marktwerking de prijs scherp houdt. Momenteel zie ik geen aanleiding om hierin wijziging aan te brengen. De enige verplichting die de erkenninghouder wordt opgelegd is het betalen van de afmeldkosten van momenteel 6 gulden per voertuig aan de RDW. Hierbij zij opgemerkt dat deze kosten marginaal zijn ten opzichte van de keuringskosten die de klant in rekening worden gebracht. Deze betaling dient ter dekking van de toezichtsinspanningen van de RDW. Of er sprake zal zijn van meerkosten voor de consument als gevolg van onderhavig voorstel van wet is niets te zeggen. Dit hangt af van de keuringsinstantie, al verwacht ik ook daarbij dat de marktwerking de prijs scherp houdt.

De leden van de VVD-fractie vragen naar de relatie tussen de afmeldkosten en de extra operationele kosten RDW.

Bij de totstandkoming van het Rapport over de APK-verbeterpunten in 1996 is de verhoging van de exploitatiekosten gebaseerd op het toenmalige inzicht en prijspeil. Bij 5,2 miljoen jaarlijkse keuringen werd rekening gehouden met een verhoging van 37 cent van de afmeldkosten.

De afleiding van dit bedrag inclusief de extra operationele kosten van de RDW van f 2 297 311,- kunt u terugvinden in bijlage I van het Rapport over de APK-verbeterpunten.

Afgezien van de indexering is er voorlopig geen reden aan te wijzen om van genoemde verhoging af te wijken. In dit verband zij opgemerkt dat de ervaring zal leren hoe de extra operationele kosten van de RDW zich in de praktijk zullen gaan ontwikkelen. Indien daartoe aanleiding is, kan dit op termijn leiden tot een bijstelling van het afmeldtarief. Binnen de RDW zijn reeds maatregelen genomen om de extra exploitatiekosten ten gevolge van de APK-verbeterpunten nauwlettend te volgen.

De leden van de CDA-fractie vragen naar een preciezer inschatting van de te verwachten kosteneffecten en verwijzen naar het voorstel van wet met betrekking tot de afgifte en inname van kentekenplaten.

Het is helaas niet mogelijk om zoals gebeurd is bij het voorstel van wet met betrekking tot de gecontroleerde afgifte en inname van kentekenplaten (GAIK) een vergelijkbare analyse van de kosteneffecten te geven. Een en ander houdt verband met het feit dat er sprake is van een ander systeem, zowel voor wat betreft de aard van de maatregelen als de mogelijkheid om de kosteneffecten in te schatten. Feit is dat als gevolg van onderhavig voorstel van wet hogere exploitatiekosten voor de branche worden verwacht. De belangrijkste zijn:

- meer tijd benodigd voor het afmelden in verband met de extra afmeldgegevens;
- meer tijd benodigd in verband met het vaststellen van de adviespunten;
- kosten als gevolg van aanpassing aan apparatuur (bijvoorbeeld afmeldsysteem);
- kosten voor opleiding van de extra benodigde keurmeesters.

Heel globaal kan gesteld worden dat de kosten voor de erkenninghouder zullen stijgen met enkele guldens. Hier tegenover staat dat bijvoorbeeld de aanpassing van de apparatuur leidt tot een moderner en sneller afmeldsysteem voor de branche waardoor het afmelden sneller en goedkoper zal verlopen.

Overgangsmatregelen

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de complicaties die kunnen ontstaan door het hanteren van een overgangstermijn. De leden van de VVD-fractie vragen in dit verband of er voldoende voorlichting wordt gegeven.

Door het hanteren van een overgangstermijn zullen er juist geen complicaties ontstaan. Omdat met het sanctioneren van de keurmeester pas ongeveer drie maanden na de inwerkingtreding van de wet zal worden gestart, is er geruime tijd voor zowel de RDW als voor de branche om te kunnen wennen aan het nieuwe systeem. Eventuele automatiseringsproblemen kunnen nog worden opgelost zonder dat dit bijvoorbeeld consequenties heeft voor de CUSUM-stand van de keurmeesters.

In het opgestelde Communicatieplan zijn diverse voorlichtingstrajecten voorzien, variërend van informatie naar de branche (erkenninghouders en keurmeesters) tot perspublicaties, gericht op het grote publiek (o.a. lokale kranten, ANWB-bladen) en vernieuwde informatie in de bij keuringsoproepprief gevoegde folder die de autobranche met medewerking van de RDW naar de voertuigeigenaar of -houder stuurt.

Artikel I, onderdelen B, onder 5, G, onder 1

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke moment de eigenaar of houder van een voertuig te horen krijgt dat er herkeuring in het kader van een steekproef zal plaatsvinden.

Net als tot op heden het geval is krijgt de eigenaar of houder, indien daarbij aanwezig, op het moment van afmelden van het voertuig in het computersysteem door de erkenninghouder of keurmeester te horen of er al dan niet in het kader van een steekproef een herkeuring plaatsvindt. Als er geen steekproef wordt toegewezen, wordt het keuringsrapport aan de eigenaar of houder overhandigd. Indien er wel een steekproef wordt toegewezen, moet de erkenninghouder of keurmeester het keuringsrapport onder zich houden tot dat de voorgeschreven periode van 90 minuten is verstreken of nadat de herkeuring is uitgevoerd.

Artikel I, onderdeel L, onder 1

De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd naar de gevolgen indien het percentage van steekproeven wordt verhoogd van 3 naar 4.

Het steekproefpercentage is inmiddels als gevolg van diverse maatregelen gestegen van ongeveer 1,5% naar bijna 3,0%. Het effect hiervan op de kwaliteit van de keuringen moet nog worden gemeten. Daarnaast is de kwaliteit van de steekproef verbeterd en zal deze verder verbeteren als gevolg van de APK-verbeterpunten. Tevens is er sinds de invoering van de APK sprake van een verbetering van het wagenpark. De vraag is dan ook of een verhoging van 3 naar 4% nog een substantiële kwaliteitsverbetering met zich mee zal brengen. Eerst is een beoordeling van de effecten als gevolg van de genomen en de nog te nemen maatregelen noodzakelijk. Bedacht dient te worden dat voor een verhoging van het steekproefpercentage van 3% naar 4% een extra inzet van ongeveer 50 steekproefcontroleurs benodigd is. Een voorlopige schatting van de kosten die deze inzet met zich meebrengt is een stijging van het afmeldtarief van f 2,- per voertuig.

Artikel II

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de punten waarop de evaluatie zich zal richten.

Alle maatregelen uit het Rapport APK-verbeterpunten waarvoor wijziging van de artikelen 72 tot en met 91 van de Wegenverkeerswet 1994 noodzakelijk was, zullen worden geëvalueerd op doeltreffendheid en de effecten in de praktijk. Daarnaast zullen ook de andere verbeterpunten worden geëvalueerd. Inmiddels zijn er voorzieningen getroffen om de gevolgen van de verschillende verbeterpunten door middel van indicatoren vast te leggen en hierover jaarlijks te rapporteren aan de SO-APK.

Artikel III

De leden van de PvdA-fractie willen weten waarom in dit artikel de mogelijkheid wordt geboden tot gefaseerde inwerkingtreding van het voorstel van wet.

De gefaseerde inwerkingtreding houdt verband met de gewenste overgangstermijn. Zoals hierboven al aangegeven zal het sanctioneren van de keurmeester pas worden ingevoerd nadat alle andere maatregelen op een goede wijze zijn ingevoerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos