

Vergaderjaar 2006–2007

**30 692**

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de wenselijkheid de regeling van de APK-frequentie te flexibiliseren**

**Nr. 8**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juli 2007

In deze brief wil ik u informeren over de uitkomsten van het Europees onderzoek en breng ik u op de hoogte van het kabinetsvoornemen over de APK-frequentie voor personenauto's en lichte bestelauto's (beneden 3500 kg).

Deze brief is een vervolg op de brief van mijn ambtsvoorganger van 15 mei 2006 aan u over het kabinetsstandpunt met betrekking tot de APK-frequentie. De kern daarvan was het voornemen de frequentie te verlagen op basis van het Europees onderzoek Autofore, onder voorwaarde dat een verlaging verantwoord is voor de verkeersveiligheid en het milieu<sup>1</sup>. Graag overleg ik op korte termijn met uw Kamer, waarbij ik dan graag ook met u van gedachten wil wisselen over het voorstel voor wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 dat al bij uw Kamer aanhangig is. Ik kom in deze brief daar nog kort op terug. De voorgestelde wijziging behelst besluiten over de APK-frequentie te delegeren naar het niveau van een algemene maatregel van bestuur<sup>2</sup>.

### **Samenvatting Europees onderzoek**

De voornaamste conclusie van het Europees onderzoek is dat er geen trend is dat het aantal defecten in voertuigen afneemt, ondanks de nieuwe technologieën. Verder constateert het Europees onderzoek dat defecten meer voorkomen naarmate het voertuig ouder wordt of meer kilometers aflegt.

Het Europees onderzoek doet de volgende aanbevelingen:

1. Verhoog Europa breed de minimale frequentie van 4-2-2 naar 4-2-2-1-1. Dat wil zeggen dat de APK-frequentie jaarlijks wordt vanaf het achtste levensjaar van een voertuig;
2. Laat motorfietsen ook onder het verplichte APK-régime vallen;
3. Verruim de groep te inspecteren systemen met ABS, airbags en ESP.

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2005/06, 30 300 XII, nr. 50.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2005/06, 30 692, nrs. 1 e.v.

## Voorstel verlaging APK-frequentie

Het kabinetsvoorstel is om de APK-frequentie voor personenauto's en lichte bestelauto's die rijden op benzine, te verlagen naar intervallen van één maal vier jaar, vervolgens twee maal twee jaar en na acht jaar jaarlijks, dus 4-2-2-1-1 etc. Ik streef er naar deze lagere APK-frequentie in te laten gaan op 1 januari 2008, voor auto's met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2005.

Voor de auto's die op diesel of LPG rijden stelt het kabinet voor om redenen van milieu en verkeersveiligheid, de frequentie te handhaven op het huidige niveau met de eerste maal na drie jaar en vervolgens jaarlijks, dus 3-1-1 etc.

Deze lagere APK-frequentie voor benzineauto's is in lijn met het Europees onderzoek.<sup>1</sup> De SWOV acht het nadelig effect op de verkeersveiligheid van een dergelijke frequentieverlaging, te meer omdat het om relatief jonge auto's met weinig gebreken gaat, verwaarloosbaar. De SWOV legt een verband tussen het bouwjaar van een personenauto (met een gemiddelde jaarkilometrage van 16 000 km) en de gebreken die vervolgens ontstaan. Op basis van het hogere afkeurpercentage en het intensievere gebruik van diesel- en LPG-auto's acht ik een jaarlijkse APK voor deze categorie uit oogpunt van verkeersveiligheid wenselijk.

### *Afweging*

Het Europees onderzoek Autofore doet geen uitspraken over de ideale APK-frequentie. Wel adviseert het Europees onderzoek dat auto's van acht jaar en ouder jaarlijks een APK moeten ondergaan. Uitsluitend rekening houdend met de huidige Europese minimumnorm en de aanbeveling van het Europese onderzoek betekent dit een minimale APK-frequentie van 4-2-2-1-1 etc. Dit scenario invoeren zou overeenkomstig de beleidslijn van het vorige kabinet zijn, waarin immers was afgesproken dat een lagere frequentie zou worden ingevoerd tenzij het Europees onderzoek zou aantonen dat dit voor de verkeersveiligheid en het milieu onverantwoord zou zijn.

Omdat het Europees onderzoek niet tot een concrete uitspraak komt over de ideale APK-frequentie, heb ik ook de mening gevraagd aan een diversiteit van organisaties. Dat waren enerzijds de consumentenorganisaties en anderzijds de autobranche. Verder heb ik ook de RDW en de verkeersveiligheidsorganisatie Veilig Verkeer Nederland geraadpleegd. Tenslotte heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) mij voorzien van informatie over de APK en de verkeersveiligheid. Op basis van de informatie die ik bij deze uitvoerige raadpleging heb gekregen, heb ik de conclusie getrokken dat voor de benzineauto's de frequentie omlaag kan naar 4-2-2-1-1 etc. Dat is verantwoord in het kader van verkeersveiligheid en het milieu.

In het overleg met deze organisaties kwam wel de bijzondere positie van auto's die op diesel en LPG rijden aan de orde.

In het licht van de APK-frequentie zijn de volgende factoren voor deze groepen relevant.

#### *1. Milieu.*

Het rijden op diesel leidt bij slecht onderhoud tot een extra belasting voor het milieu. De APK ziet ook toe op de milieuaspecten. Daarnaast ben ik aan het uitwerken hoe de APK-roetmeting van dieselauto's kan worden aangescherpt. Het aanscherpen van de normen voor roetmeting aan de mogelijkheden van een geringere uitstoot van moderne auto's leidt tot minder roetuitstoot. Een dergelijke aanscherping werkt positiever uit

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

wanneer er regelmatig op wordt gecontroleerd. De APK is daarvoor een geëigend instrument.

## *2. Verkeersveiligheid*

Naarmate auto's meer rijden, neemt uiteraard de kans op gebreken toe. Auto's die op diesel of LPG rijden, leggen veel kilometers af.<sup>1</sup> Dat zien we terug in de hogere afkeurpercentages bij de APK voor deze categorie dan voor benzineauto's. Bovendien rijdt de groep van zwaarbelaste auto's zoals bestelauto's doorgaans op diesel of LPG. Een jaarlijkse APK brengt eventuele gebreken eerder aan het licht.

Om bovenstaande overwegingen geeft het kabinet er om redenen van milieu en verkeersveiligheid de voorkeur aan de huidige APK-frequentie voor diesel en LPG op 3-1-1 te handhaven.

### *Bedrijfseffecten, nalevingskosten en administratieve lasten*

Het in één keer volledig invoeren van deze lagere APK-frequentie op bijvoorbeeld 1 januari 2008 zou een forse terugval betekenen in het aantal APK-keuringen in 2008, omdat voor auto's jonger dan 7 jaar de geldigheidstermijn van de APK in één keer met één jaar wordt verlengd. Bij het in één keer invoeren van een lagere APK-frequentie zou echter sprake zijn van onbehoorlijk bestuur. Verder zou dit leiden tot onevenredig grote problemen voor bedrijven die geheel of nagenoeg geheel afhankelijk zijn van APK-keuringen. Met een eventueel zelfs aanmerkelijk aantal faillissementen is ook de consument niet gediend. De bereikbaarheid van een APK-keuringsstation zou namelijk verslechteren en de onderlinge concurrentie zou afnemen.

Het kabinet heeft daarom gezocht naar een redelijk invoeringsscenario. Het kabinet heeft dat gevonden door de lagere APK-frequentie in te laten gaan op 1 januari 2008 voor auto's die een datum van eerste toelating hebben vanaf 1 januari 2005. Dit leidt tot een geleidelijke invoering in 3 stappen van telkens 2 jaar, een derde in 2008, twee derde in 2010 en vanaf 2012 de volledige reductie voor alle auto's. Concreet betekent dit 400 000 minder APK's in 2008 en 2009, 800 000 minder APK's in 2010 en 2011 en 1,2 miljoen minder APK's vanaf 2012. In omzet betekent dit een daling met respectievelijk € 13,6 miljoen, € 27,2 miljoen en € 40,8 miljoen.

Bovendien heeft dit invoeringsscenario het voordeel dat geen speciale maatregelen hoeven te worden toegepast teneinde de geldigheid van reeds afgegeven APK-keuringsbewijzen te verlengen.

Om invoering 1 januari 2008 mogelijk te maken, heb ik de Dienst Wegverkeer (RDW) gevraagd vooruitlopend op de besluitvorming te starten met de voorbereidingen. Mocht de inhoud van het hiervoor geschetste pakket op onderdelen wijzigen, dan komt de beoogde invoeringsdatum in gevaar.

De lagere APK-frequentie voor personenauto's en lichte bestelwagens op benzine leidt tot een forse reductie van de administratieve lasten op het beleidsterrein van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Met als basis de uitgangspunten van de nulmeting van 2002 is deze reductie voor de burger circa 1 miljoen uren en € 23 miljoen. Voor het bedrijfsleven komt de reductie uit op € 7,4 miljoen.

Indien de APK-frequentie van diesel- en LPG-auto's ook op de lagere frequentie gebracht zou worden, levert dit een extra reductie voor de burger op van 425 000 uren en € 9 miljoen en voor het bedrijfsleven van € 7,8 miljoen.

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Een van de zaken die in het Europees onderzoek ook genoemd is, is een aanpassing van de APK, o.a. rekening houdend met de technische ontwikkelingen. Daarom wordt gewerkt aan een aanpassing casu quo modernisering van de APK. In dat kader zie ik de mogelijkheden om de milieueisen in de APK uit te breiden, bijvoorbeeld met een controle op de geluidsprestatie van uitlaatsystemen. Streven is deze aangepaste en gemoderniseerde APK toe te gaan passen vanaf 1 januari 2009.

Om te voorkomen dat autorijders de conclusie trekken dat nu ook de onderhoudstermijnen opgerekt kunnen worden naar tweejaarlijks, gaan betrokken partijen zorg dragen voor een goede communicatie over de noodzaak van geregeld onderhoud.

Tenslotte zal gemonitord worden wat de gevolgen zijn van deze lagere frequentie. In 2011 ga ik de lagere APK-frequentie evalueren op zijn effecten voor verkeersveiligheid en milieu. Daarbij zal expliciet gekeken worden naar de noodzaak om de APK-frequentie voor diesel en LPG op 3-1-1 te houden.

### **Aanpassing van de Wegenverkeerswet 1994**

Aan de Tweede Kamer is op 11 september 2006 het voorstel aangeboden voor wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de delegatie van de bepaling van de APK-frequentie naar het niveau van een algemene maatregel van bestuur<sup>1</sup>. Ik verzoek u dit wijzigingsvoorstel met enige spoed te behandelen, om de beoogde invoeringsdatum (1 januari 2008) van de gewijzigde frequentie te kunnen realiseren.

### **APK-frequentie historische auto's**

Wellicht ten overvloede wijs ik u er op dat na een eerder overleg met uw Kamer daarover al besloten is de APK voor historische auto's af te schaffen, respectievelijk de frequentie te verlagen. Concreet betekent dit dat historische auto's van vóór 1960 geheel vrijgesteld worden van APK en dat voor auto's ouder dan 30 jaar de APK-frequentie wordt verlaagd naar eenmaal per 2 jaar. Ook deze lagere APK-frequentie wil ik laten ingaan op 1 januari 2008.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2005/06, 30 692, nrs. 1–3.