

Vergaderjaar 2007–2008

30 692

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

Nr. 9

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 30 november 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 10 oktober 2007 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister d.d. 6 juli 2007 inzake apk-frequentie (30 692, nr. 8).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **De Rouwe** (CDA) staat achter het kabinetsvoorstel. De verlaging van de keuringsfrequentie voor benzineauto's en lichte bestelauto's wordt gerechtvaardigd door de technische vooruitgang, het toekennen van een grotere eigen verantwoordelijkheid aan de automobilisten, de ontwikkelingen in het aantal verreden kilometers per jaar en de wens om de administratieve lastendruk voor burgers en bedrijfsleven te minimaliseren. De volledige afschaffing van de apk is onwenselijk uit hoofde van een juiste balans tussen verkeersveiligheid en milieu. De handhaving van de huidige apk-frequentie voor personenauto's op diesel en lpg ligt voor de hand omdat deze auto's gemiddeld meer kilometers rijden. Wellicht kan in de toekomst een verband worden gelegd tussen apk-frequentie en aantal gereden kilometers. De evaluatie in 2011 is een goede zaak. De heer De Rouwe vindt verkeersveiligheid meer een kwestie van mentaliteit en verantwoordelijkheid van verkeersdeelnemers dan van apk-frequentie. De technische en maatschappelijke ontwikkelingen maken het volgens hem noodzakelijk om ook de inhoud van de apk regelmatig tegen het licht te houden; hoe ziet de minister dit? Welke nieuwe ontwikkelingen zouden in de toekomst een plaats moeten krijgen in de apk? Welke regels acht de minister nog relevant? Verder vraagt hij aandacht van de minister voor de inhoudelijke afstemming van de apk in Europees verband. De heer De Rouwe vindt verder dat met de gefaseerde uitvoering adequaat rekening wordt gehouden met de belangen van de uitvoerende branche. Is 1 januari ook volgens de minister een haalbare invoeringsdatum? De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) vindt dat mankementen die de verkeersveiligheid ondermijnen, continu door technische systemen in het voertuig zelf zouden moeten worden gedetecteerd. De heer De Rouwe deelt de opvatting dat de huidige technische mogelijkheden op dit gebied onvoldoende worden

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

benut; in de VS wordt, bijvoorbeeld, de automatische controle van de bandenspanning reeds verplicht toegepast. Kan de minister dit in Europees verband aan de orde stellen?

De heer De Rouwe is tegen apk's voor caravans, motorfietsen en bromfietsen. De verkeersveiligheid van caravans wordt meestal ondermijnd door overbelading en geringe bandenspanning; daarvoor is dus geen apk nodig. Motorfietsen worden meestal goed onderhouden, wat ook blijkt uit het gegeven dat slechts 0,8% van de ongelukken is te wijten aan de technische staat van het voertuig. Controle van de geluidsproductie van bromfietsen via een apk is zinloos vanwege de vele mogelijkheden tot fraude.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) pleit ervoor om de huidige apk intact te laten; verkeersveiligheid en milieubescherming wegen voor haar zwaarder dan het argument van administratieve lastenverlichting voor de burger. Wanneer kan de aanpassing van de milieucomponent van de apk worden verwacht?

Mevrouw Roefs is tegen een apk voor motoren en bromfietsen. Geluidsoverlast van deze voertuigen dient te worden tegengegaan door een betere handhaving en door een kentekenregistratie van brommers, waar de lagere overheden mee zijn belast.

Mevrouw **Neppérus** (VVD) is voorstander van de verlaging van de apk-frequentie voor auto's; uit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit verantwoord en het levert ook minder administratieve lasten op. Nadelig van het kabinetsvoorstel vindt zij dat het Nederlandse regime voor benzineauto's zal afwijken van de rest van Europa. Een verlaging van de frequentie voor benzineauto's ouder dan acht jaar is in haar ogen best mogelijk.

Uit onderzoek van onder andere de ANWB is gebleken dat aan de kwaliteit van de apk's het nodige schort. Wat is met deze bevindingen gedaan?

Mevrouw Neppérus vindt de argumentatie voor de uitzondering van lpg- en dieselauto's weinig overtuigend; als de milieubelasting moet worden geminimaliseerd, ligt een sloopregeling voor dieselpersonenauto's ouder dan twaalf jaar bijvoorbeeld voor de hand. Een apk voor motorfietsen is onzinnig, omdat dit vooral recreatievervoermiddelen zijn. En waarom is gekozen voor de termijn van twee jaar voor oldtimers?

De heer **Roemer** (SP) is voorstander van de verlaging van de apk-frequentie, onder de voorwaarde dat zulks niet ten koste gaat van milieu of verkeersveiligheid. Onderzoek wijst uit dat de voorgestelde verlaging van de apk-frequentie tot het Europees minimum verantwoord is. Hij is tegen apk's voor motor- en bromfietsen; geluidsoverlast kan veel beter worden tegengegaan met een strengere handhaving.

De geleidelijke invoering in drie stappen vindt de heer Roemer onnodig en te ingewikkeld. Het voorstel houdt in dat opzicht alleen rekening met de belangen van de branche en dat is aan automobilisten slecht uit te leggen. In plaats van de voorgestelde drie termijnen is het veel eenvoudiger om auto's die onder het oude regime vallen, te keuren als de oude apk afloopt; na die laatste keuring onder de oude regelgeving zou dan ook voor deze auto's het nieuwe regime kunnen gelden. Op die manier vallen alle auto's in 2008 of 2009 onder het nieuwe regime. De branche kan zich ook in dat geval prima voorbereiden voor de periode na 2010.

De heer **Madlener** (PVV) steunt het voornemen van het kabinet om de apk-frequentie te verlagen. Het nieuwe stelsel moet echter zo in elkaar zitten, dat het voor iedereen duidelijk is en er geen misverstanden kunnen ontstaan. Voor hem gaat het kabinetsvoorstel eigenlijk niet ver genoeg, maar dat komt door de Europese minimumnormen. Apk's voor motorfietsen vindt hij onnodig.

Antwoord van de minister

De **minister** vindt dat met het wetsvoorstel tot verlaging van de apk-frequentie de juiste balans is gevonden tussen lasten voor de burger, verkeersveiligheid en milieu. De resultaten en aanbevelingen van het Europese AUTOFORE-onderzoek zijn in het voorstel verwerkt; zo is de aanbeveling om auto's vanaf het achtste levensjaar jaarlijks te keuren integraal overgenomen. Het onderzoek sprak zich niet uit over de gewenste keuringsfrequentie van auto's jonger dan acht jaar. De lagere apk-frequentie onder het nieuwe 4-2-2-regime is ook naar de mening van de SWOV verantwoord. Het overleg met brancheorganisaties als ANWB, BOVAG/RAI, VVN en consumentenorganisaties heeft ertoe geleid dat voor auto's op diesel en lpg het huidige regime voorlopig wordt gehandhaafd; sterke argumenten daarvoor zijn onder meer de grotere jaarlijkse kilometertrage en het veel hogere afkeuringspercentage van deze auto's. De minister zal echter grote vaart maken met de inhoudelijke evaluatie van de apk voor diesels. Op basis van de resultaten daarvan zal hij overwegen of de frequentie ook daarvoor kan worden aangepast. Hij stelt de Kamer voor om hierop in het komende voorjaar terug te komen.

De minister heeft zeer bewust gekozen voor het geleidelijke invoerings-scenario in drie tranches, met een duidelijke knip op 1 januari 2005. De geleidelijke invoering biedt de uitvoeringsbranche de gelegenheid om adequaat in te spelen op het steeds kleinere aantal apk's. Het belangrijkste pluspunt vindt de minister echter de logica in deze variant; daardoor is hij begrijpelijker en in communicatief opzicht veel voordeliger dan alle geopperde alternatieven. Niet voor niets wordt gebruikgemaakt van de jaarwisseling als invoeringsdatum. In de kern is het nieuwe regime bijzonder eenvoudig: benzineauto's van vóór 1 januari 2005 blijven onder het oude keuringsregime, auto's van daarna vallen onder het nieuwe. Voor de benzineauto's die nieuw zijn aangeschaft na 1 januari 2005 gaat het nieuwe regime in op 1 januari 2008, terwijl de eerste apk pas in 2009 hoeft plaats te vinden. Het voorstel levert, in tegenstelling tot de alternatieven, een coherente keuringssequentie op van 4-2-2-1-1-1-... in jaren, die voor alle auto's geldt. De sequentie vertoont voor niemand rare sprongen, en automobilisten hoeven ook geen ingewikkelde tabellen te raadplegen om te weten wanneer hun auto moet worden gekeurd. De voorgestelde frequentie sluit ook beter aan op de systemen in de rest van de EU. De minister zal veel energie steken in de voorlichting over het nieuwe stelsel. Na een aantal jaren zullen de ervaringen met de nieuwe frequenties worden geëvalueerd. In die evaluatie zal er ook aandacht zijn voor de positie van oldtimers, evenals voor de koppeling tussen keuringsfrequentie en het aantal verreden kilometers: wellicht zijn tegen die tijd de technische mogelijkheden zo ver ontwikkeld dat dit een reële mogelijkheid is geworden.

Een apk voor motorfietsen is niet voorgesteld. De reden daarvoor is dat het gebruik van motorfietsen in Nederland minder omvangrijk is en meer recreatief van aard dan elders in de EU, waardoor motorfietsen hier doorgaans goed zijn onderhouden; ongelukken met motoren zijn dan ook zelden het gevolg van gebrekkig onderhoud. Ook zijn apk's een weinig geschikt instrument voor de controle van de geluidsproductie. De minister is vooralsnog geen voorstander van de invoering van een apk voor bromfietsen, maar wil deze optie omwille van een efficiëntere en effectievere handhaving, voor de toekomst niet volledig uitsluiten. Voor caravans komt er evenmin een apk. Het onderzoek naar de gewenste snelheid voor caravans kan de Kamer nog dit najaar verwachten.

Auto's van voor 1960 hoeven niet te worden gekeurd; voor echte oldtimers ziet de minister dus geen probleem. Het probleem is evenwel dat mensen vanwege de belastingvoordelen relatief veel gebruikmaken van te oude auto's, die zoals bekend op het gebied van milieubelasting en verkeersveiligheid een stuk slechter presteren dan de modernste auto's.

De grens die is getrokken is naar de mening van de minister dus alleszins redelijk. Hij vindt de verplichte sloop van oudere dieselauto's geen slecht idee, maar wijst op de forse financiële consequenties hiervan voor de bezitters. De minister is bereid om dit idee met de minister van VROM te bespreken; als blijkt dat er mogelijkheden zijn, zal de Kamer daarover worden bericht.

Aan de modernisering van de inhoud van de apk wordt hard gewerkt. De sector toont zich zeer bereid om aan de evaluatie mee te werken. TNO doet reeds onderzoek naar de effecten van de aanscherping van de roetmeting; de resultaten daarvan verschijnen in november. Na overleg met de branche zal de minister in de eerste helft van 2008 een voorstel aan de Kamer voorleggen over de vernieuwing van de apk.

Ook de minister zou het een goede zaak vinden als de nieuwste technische mogelijkheden voor auto's optimaal werden benut, bijvoorbeeld voor de automatische detectie van een te lage bandenspanning en andere mankementen. Hij zal dit in Europa actief aan de orde stellen.

De minister realiseert zich dat de relatief snelle invoering van de nieuwe frequentieregimes op 1 januari 2008 veel vergt van alle betrokken partijen. Het is daarom beslist geen sinecure, maar ruggespraak met de branche en de RDW hebben hem ervan overtuigd dat deze datum absoluut haalbaar is. Vanwege de vele voordelen van het gekozen scenario en het gegeven dat de Kamer geen blijk geeft van doorslaggevende bezwaren, roept hij de Kamer op om de voorhangprocedure voor de AMvB te verkorten; zodoende kan deze voor spoedadvies aan de Raad van State worden aangeboden en wordt de kans vergroot dat het nieuwe keuringsregime ook daadwerkelijk op die datum kan ingaan.

Toezeggingen

- De Kamer zal in het najaar van 2007 de resultaten van het onderzoek naar dynamische snelheden van caravans ontvangen.
- De minister zal zich Europees verband inspannen voor de verplichte invoering van technieken die de veiligheid van auto's vergroten, naar Amerikaans voorbeeld, zoals automatische bandenspanningsdetectie.
- De minister zal het idee ten aanzien van de sloopregeling van oude dieselauto's bespreken met de minister van VROM en zal de Kamer berichten over de mogelijkheden.
- De minister zal de werking van de nieuwe apk-regeling evalueren en bij die evaluatie ook de keuringsfrequentie voor oldtimers en de aanpak van kilometerfraude betrekken.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

De wnd. griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep