

Vergaderjaar 1993–1994

22 030

Vervanging van de Wegenverkeerswet (Wegenverkeerswet 1992)

Nr. 61

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 18 maart 1994

Tijdens de behandeling van de Wegenverkeerswet 1994 heb ik (mede naar aanleiding van de motie van de leden Roosen-van Pelt en Van der Vaart, 22 030, nr. 49) toegezegd om nog over drie zaken nadere informatie te verschaffen:

1. invoering van een Algemene Periodieke keuring van motoren te komen;
2. verplichtstelling en vooruitlopend daarop een fiscale stimulering van een katalysator voor motoren;
3. onderzoeken naar veiligheid van caravans.

ad 1 **APK voor motorfietsen**

De algemene periodieke keuring van voertuigen wordt in EU-verband geregeld in Richtlijn 77/143/EEG. Deze richtlijn is inmiddels diverse malen aangepast om andere voertuigen dan zware voertuigen, waarvoor de richtlijn aanvankelijk was bedoeld, onder de werking ervan te brengen. Vanwege het gegeven dat Nederland in het algemeen de Europese richtlijn in de nationale wetgeving volgt dient een eventuele uitbreiding van de APK tot motorfietsen dan ook in Europees verband tot stand te worden gebracht. Het uitvaardigen van nationale regelgeving, vooruitlopend op de aanpassing van de richtlijn, dient in Brussel te worden genotificeerd met de mogelijkheid tot het aanhouden ervan in afwachting tot de aanpassing van de richtlijn.

Inmiddels heb ik nagegaan of er binnen de EU sympathie en een praktische voorkeur bestaat voor een periodieke keuring van motorfietsen. Op 14 september 1993 is een eventuele uitbreiding van de richtlijn tot motorfietsen aan de orde geweest. Van de zijde van de andere lidstaten werden de volgende standpunten ingenomen:

- | | |
|-------------|--|
| België: | stelt zich neutraal op, doch zal zich niet sterk maken voor een dergelijke verplichting; |
| Denemarken: | is tegen, aangezien de ongevallencijfers een APK-plicht voor motorfietsen niet rechtvaardigen; |

Duitsland:	is voor;
Frankrijk:	is tegen;
Spanje:	is tegen;
Ierland:	heeft geen bezwaar;
Italië:	is tegen (Italië voert momenteel de APK voor personenauto's in);
Engeland:	keurt reeds motorfietsen;
Portugal:	standpunt niet bekend;
Griekenland:	standpunt niet bekend;
Luxemburg:	standpunt niet bekend.

Naar aanleiding van dit overleg is geconcludeerd dat dit onderwerp binnen de EU nader op de agenda moet worden geplaatst en dat ten behoeve hiervan de standpunten van de lidstaten meer moeten worden onderbouwd met statistisch materiaal.

ad 2 Fiscale stimulering van een katalysator voor motorfietsen.

In het kader van het tot stand komen van een complete typegoedkeuring voor gemotoriseerde twee- en driewielers binnen de EU heeft de Europese Commissie onlangs bij de Raad een voorstel voor een richtlijn inzake uitlaatgasemissies ingediend (COM (93) 449 def. -COD 470, hoofdstuk 5). De door de Europese Commissie voorgestelde ingangsdatum voor deze ontwerp-richtlijn is 1 januari 1997.

Zolang deze richtlijn niet is aangenomen is fiscale stimulering bij aankoop niet mogelijk, er zijn immers geen regels voorhanden.

De verwachting is dat de concept-richtlijn begin 1995 in een formele richtlijn zal zijn omgezet. Eerst dan kunnen fiscale stimuleringsmaatregelen worden genomen met inachtneming van de door de Commissie vastgestelde randvoorwaarden. Vanwege de lijn in de Europese regelgeving om doelstellingen te formuleren, zoals emissiewaarden, en geen middelen, waaronder een katalysator, om de doelstellingen te bereiken ligt uiteindelijke fiscale stimulering van motorfietsen met katalysator niet voor de hand, maar veel eerder stimulering van voertuigen die als zodanig aan strengere emissiewaarden kunnen voldoen met in achtneming van de door de Commissie vastgestelde randvoorwaarden.

ad 3 Gegevens m.b.t. tot onderzoeken naar veiligheid van caravans.

Jaarlijks worden bij diverse onderzoeken, vooral in het voorjaar, ongeveer 2000 tot 2500 caravans op technische gebreken gecontroleerd. Deze onderzoeken kunnen onderscheiden worden in:

a. Politiecontroles

Gemiddeld verrichten jaarlijks 5 à 10 politiekorpsen onaangekondigd verkeerscontroles die in het bijzonder op caravans gericht zijn. De aantallen caravans bij deze controles variëren van 20 tot 100 stuks. Deze plaatselijke verkeerscontroles worden niet landelijk gecoördineerd en er vindt geen centrale uniforme verslaglegging plaats.

b. Controles door Veilig Verkeer Nederland.

Circa 20 afdelingsbesturen van de geheel zelfstandige plaatselijke afdelingen van Veilig Verkeer Nederland organiseren jaarlijks caravankeuringen met deelname op vrijwillige basis. Gemiddeld worden per plaatselijke controle 50 caravans onderzocht. De controles worden meestal uitgevoerd in samenwerking met caravanbedrijven en controlerende instanties, zoals politie, brandweer, energiebedrijven, belasting-

dienst en R.D.W. Lang niet alle plaatselijke afdelingen rapporteren omtrent de geconstateerde gebreken aan het hoofdkantoor van V.V.N.

c. Caravankeuringen bij de A.N.W.B.

Jaarlijks worden ca. 900 caravans voor technische onderzoeken bij de techno-stations van de A.N.W.B. aangeboden. De onderzoeksresultaten worden bij de techno-stations zelf bewaard.

Alhoewel dus van lang niet alle controles de onderzoeksresultaten voorhanden zijn, kan uit de beschikbare gegevens het volgende worden geconcludeerd:

- Een percentage, variërend van 5 tot 20%, van de onderzochte caravans vertoont geheel geen gebreken.
- Het grootste deel van de caravans vertoont een aantal kleine gebreken, die snel en eenvoudig hersteld kunnen worden.
- Een klein percentage, tot 5% vertoont ernstige gebreken, die tot verkeersonveilige situaties kunnen leiden.
- Bij de voertuiggebreken is de volgende rangorde in aantallen aan te geven (van hoog naar laag).
 1. Remmen
 - gebreken aan het oplooprem-mechanisme
 - gebreken bij losbreekinrichting/hulpkoppeling
 2. Banden
 - onvoldoende profiel
 - droogtescheuren
 3. Verlichting en reflectoren
 - defecte richtingaanwijzers, stoplichten, achterlichten en/of kentekenplaatverlichting
 - ontbrekende zijreflectoren
 - ontbrekende lengtedriehoeken
 4. Wiellagers
 - te veel speling
 - kapot
 5. Koppeling
 - te veel speling
 - roest
 6. Assen
 - gebreken torsievering
 7. Chassis
 - roest en scheuren
- Voorts blijkt bij politie-controle in een groot aantal gevallen van overbelading van de caravan. Dit betreft evenwel niet een technisch gebrek aan het voertuig.
- De controles strekken zich ook uit over niet onder de verkeersveiligheid vallende aspecten meestal m.b.t. het interieur van de caravans. Hierbij zijn de meest geconstateerde gebreken:
 1. Gasinstallatie t.b.v. het koken
 - gebreken gasleiding en gasfles
 - gebreken drukregelaar
 - gaslekkage
 2. Elektrische installatie t.b.v. binnenverlichting of koken
 - gebreken aan leidingen of snoeren
 - onvoldoende aarding
- Tenslotte betreffen de controles de benodigde voertuigdocumenten.

Hierbij blijkt het volgende:

1. Bij een groot aantal trekkende voertuigen ontbreekt het verplichte aanvullingsblad met de koppelinggegevens bij meer dan 750 kg totaal aanhangwagen gewicht.
2. Bij een vrij groot aantal caravans met meer dan 750 kg totaalgewicht ontbreekt het registratie bewijs.

Conclusie:

Gezien de grote overeenkomst tussen de resultaten bij de diverse caravancontroles lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat meer onderzoek momenteel niet noodzakelijk is en geen nieuwe gegevens op zal leveren met betrekking tot de voorkomende gebreken aan caravans in Nederland.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen.