

Vergaderjaar 2018–2019

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**29 398**

**Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 266**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 november 2018

Hierbij informeer ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over de uitvoering van:

1. een motie over de Mobiliteitsalliantie;
2. een toezegging over de bandencontrole in APK-keuringen.

### **1. Pilots met Mobiliteitsalliantie**

Op 20 juni 2018 hebben de leden Sienot en Von Martels een motie ingediend waarin ze de regering verzoeken om, voor de begrotingsbehandeling, de Kamer te informeren over de uitvoering van de afspraak uit het Regeerakkoord om in deze kabinetsperiode samen met de Mobiliteitsalliantie pilots uit te voeren om ervaringen op te doen met alternatieve vormen van vervoer en betaling, zonder dat dit leidt tot een systeem van rekeningrijden (Kamerstuk 31 305, nr. 255). Over de mogelijke pilots en de opzet daarvan ben ik in gesprek met de leden van de Mobiliteitsalliantie. We verkennen onder andere opties voor een flexibel gebruik van de leaseauto en combinaties tussen de leaseauto en OV en/of de fiets. Zodra dit tot concrete projecten leidt wordt uw Kamer geïnformeerd.

### **2. Bandencontrole in APK-keuringen**

Tijdens het Algemeen Overleg (AO) Verkeersveiligheid op 25 september 2018 (Kamerstuk 29 398, nr. 615) heb ik uw Kamer toegezegd het rapport van TNO «Study on some safety-related aspects of tyre use»<sup>1</sup> toe te sturen en in een brief aan te geven hoe de bandencontrole in de APK op dit moment plaatsvindt, zowel in Nederland als in andere lidstaten.

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/vehicles/study\\_tyres\\_2014.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/vehicles/study_tyres_2014.pdf)

De Europese APK-richtlijn 2014/45/EU, die vanaf 20 mei 2018 moet worden toegepast in de lidstaten, schrijft voor welke onderdelen moeten worden gecontroleerd tijdens de APK. Het betreft controle op onder meer banden, stuurinrichting, verlichting, remmen, emissies en veiligheidssystemen. Nederland heeft deze richtlijn nationaal geïmplementeerd in de Regeling voertuigen en deze implementatie aan de Europese Commissie gemeld. De wijze waarop Nederland tijdens de APK banden keurt op aspecten zoals profieldiepte, bandenspanning en beschadigingen, is conform de Europese eisen.

Er is over dit onderwerp alleen informatie uit Duitsland, België en Verenigd Koninkrijk beschikbaar. In Duitsland en België wordt gekeurd op alle drie de door de VACO genoemde aspecten (E-keurmerk, draagvermogen en snelheidssymbool). Het Verenigd Koninkrijk keurt wel op E-keurmerk, maar draagvermogen en snelheidssymbool worden alleen bij bussen en bedrijfsauto's beoordeeld.

Het TNO-rapport dat u als bijlage aantreft<sup>2</sup> gaat in op de relatie tussen bandkenmerken (onder andere profieldiepte, bandenspanning en beschadiging) en verkeersveiligheid. Daarin wordt aangetoond dat bandenfalen (bijvoorbeeld een klapband) maar in een zeer klein percentage de oorzaak is van verkeersongevallen, in tegenstelling tot verlies aan grip (bijvoorbeeld door te weinig profieldiepte) wat vaker tot een ongeval leidt. Het TNO-rapport noemt E-keurmerk, draagvermogen en snelheidssymbool niet expliciet, maar deze aspecten kunnen gerelateerd worden aan bandenfalen. Het toevoegen van deze aspecten aan de APK zou dus een beperkt effect op de verkeersveiligheid hebben. TNO concludeert dat voldoende profieldiepte en de juiste bandenspanning evenals controle op beschadigingen, aspecten die al onderdeel zijn van de APK, aanzienlijk meer bijdragen aan de verkeersveiligheid.

Het meenemen van de voornoemde drie aspecten leidt tot een geringe stijging in de kosten van de keuring, maar zou vooral betekenen dat voertuigeigenaren de banden die niet voldoen aan de door VACO voorgestelde, nog strengere norm, moeten vervangen terwijl de bijdrage aan de verkeersveiligheid beperkt is (kosten: totaal ca. € 38,8 miljoen voor de eerstvolgende APK).<sup>3</sup>

Ik ben van mening dat de huidige APK een afgewogen balans is tussen kosten voor de consument en baten voor de verkeersveiligheid. Daarom zie ik geen aanleiding om de huidige systematiek aan te passen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

---

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>3</sup> RDW-onderzoek toont aan dat 5,9% van de 1.000 onderzochte voertuigen op 1 van de 3 punten zou worden afgekeurd