

APK voor motorfietsen

De Motorrijdersactiegroep (MAG) heeft kennisgenomen van het voorstel tot wijziging van Richtlijn 2014/45/EU over de periodieke technische controle van motorvoertuigen en de mogelijke implicaties hiervan voor de invoering van een verplichte periodieke technische keuring voor motorfietsen in Nederland.

De EU streeft met dit initiatief naar het verbeteren van de verkeersveiligheid, het bijdragen aan duurzame mobiliteit en het vergemakkelijken van het vrije verkeer van personen en goederen in de EU. Dit wordt gezien als een aanpassing van het verkeersveiligheidspakket uit 2014.

Daarnaast constateert de MAG dat Richtlijn 2000/53/EG over autowrakken samenhangt met het voorstel tot wijziging van Richtlijn 2014/45/EU omdat deze de verplichte periodieke technische controle voor motorfietsen op meerdere niveaus lijkt te bepleiten.

Op basis van het feit dat er in Nederland aan de hand van alternatieve maatregelen (de opt-out) al jaren succes geboekt wordt de veiligheid voor motorrijders te verbeteren, waardoor zij gevrijwaard zijn van een APK voor motorfietsen, handhaaft de MAG zijn standpunt dat een verplichte APK voor motorfietsen, zoals voorgesteld door de EU, voor motorrijders disproportioneel en niet noodzakelijk is om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Kernbezwaren van de MAG

1. Verwaarloosbare rol technische gebreken bij ongevallen

Internationale en nationale onderzoeken laten zien dat technische mankementen van motoren slechts in 0,3 tot maximaal 1% van de motorongevallen een rol spelen. Veel belangrijker zijn onder meer de beperkte waarneming van motorrijders door automobilisten, infrastructurele problemen en (eigen) rijgedrag en voertuigbeheersing.

2. Onderbouwing APK-voorstel gebrekkig en niet specifiek voor motorfietsen

De EU Commissie onderbouwt het voorstel tot wijziging met projecties van verwachte veiligheidseffecten van het *gehele maatregelenpakket*, zoals het redden van levens en voorkomen van ernstige gewonden op EU-niveau tussen 2026 en 2050. In de documentatie staat echter dat gedetailleerde informatie over de oorzaken van ongevallen, met name over voertuigdefecten, waarschijnlijk niet snel op grote schaal beschikbaar zal komen. Dit betekent dat er geen concrete, feitelijke cijfers uit bestaande onderzoeken lijken te zijn die specifiek aantonen hoeveel ongevallen met motorfietsen nu het gevolg zijn van technische defecten bij motoren die (in sommige lidstaten) van de keuring waren uitgesloten, en die dus direct de noodzaak van deze maatregel voor motorfietsen onderbouwen. De beslissing lijkt meer gebaseerd op de aanname dat er potentieel nog motoren met gevaarlijke defecten rondrijden en op de verwachte totale positieve impact van een breder pakket, dan op harde data specifiek voor dit veronderstelde deelprobleem.

De Commissie heeft in dit verband onderzoekscijfers uit Spanje gebruikt, waarbij ook bromfietsen zijn meegenomen. Dit is onterecht omdat er bij de wijziging, waarbij de opt-out geschrapt wordt, bromfietsen niet worden meegenomen. Bovendien verschillen de verkeerscultuur en -infrastructuur in Spanje significant van die in Nederland. Het is cruciaal dat de onderbouwing van maatregelen

specifiek gericht op motorfietsen gebaseerd is op relevante data voor deze voertuigcategorie en de omstandigheden waarin ze worden gebruikt. Het impactbeoordelingsrapport erkent de behoefte aan specifieke studies naar de effectiviteit van uitbreiding van de richtlijn tot twee- en driewielige voertuigen.

3. Impliciete aanname verplichte keuring door koppeling met voorstel verordening autowrakken

Het voorstel voor een nieuwe EU-verordening inzake circulariteitseisen voor voertuigontwerp en het beheer van autowrakken, dat de bestaande Richtlijn 2000/53/EG moet vervangen, introduceert criteria om te bepalen of een gebruikt voertuig een autowrak is. De definities van "technische controle" en "technisch certificaat" in dit voorstel verwijzen expliciet naar de definities in Richtlijn 2014/45/EU (de APK-richtlijn). Bovendien stelt het voorstel dat gebruikte voertuigen alleen mogen worden uitgevoerd indien ze *geen autowrak zijn* en "in de lidstaat waar de voertuigen het laatst zijn ingeschreven overeenkomstig artikel 5, lid 1, punten a) en b), en artikel 8 van Richtlijn 2014/45/EU als technisch geschikt voor het verkeer worden beschouwd". Dit betekent dat het voorstel over autowrakken de technische geschiktheidsnormen van de APK-richtlijn een de facto standaard gebruikt voor het onderscheiden van een bruikbaar voertuig van een autowrak en voor export. Hiermee wordt binnen een wetgevingskader dat primair gericht is op afvalbeheer en circulariteit, impliciet de verplichte naleving van de technische eisen van de APK-richtlijn (inclusief voor categorieën die momenteel zijn uitgesloten) als uitgangspunt genomen. Dit versterkt de indruk dat de verplichte keuring voor motorfietsen wordt doorgedrukt via verschillende kanalen binnen de EU-wetgeving, zonder dat de specifieke noodzaak voor motorfietsen vanuit een verkeersveiligheidsperspectief aangetoond kan worden.

4. Nederlandse verkeersveiligheid en motorrijdersgedrag

De Commissie stelt dat nationale actieplannen voor verkeersveiligheid van motorrijders niet bewezen effectief zijn. De Commissie is blijkbaar niet op de hoogte van het feit dat het gemiddelde aantal motordoden in Nederland van 91,3 per jaar in de periode 1996-2005 daalde naar 48 per jaar over de periode 2015-2024, met een in die laatste jaren voortdurend stijgend aantal motorrijders. Het eerste Nederlandse Actieplan Verbetering Verkeersveiligheid Motorrijders (AVVM) verscheen in september 2018.

Dit laat duidelijk zien dat de huidige benadering, die zich richt op andere factoren dan louter voertuigtechniek, effectief is. Bovendien onderhouden motorrijders over het algemeen hun voertuigen goed en controleren zij deze regelmatig zelf. Ze zijn zich immers uitermate goed bewust van hun kwetsbaarheid.

Een recent door Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) uitgevoerd diepteonderzoek naar motorongevallen in Nederland heeft opnieuw laten zien dat de technische staat van motorfietsen als ongevalsoorzaak geen rol van belang speelt. De MAG ziet graag dat ook deze resultaten bij verdere afwegingen rondom de geplande maatregel worden meegenomen.

5. Administratieve lasten en kosten

Een verplichte APK brengt extra kosten en administratieve lasten met zich mee, zowel voor motorrijders als voor de overheid. De EU geeft aan te streven naar lagere kosten door vroegtijdige detectie van defecten en naar lagere administratieve lasten door digitalisering en efficiëntere gegevensuitwisseling. In dat kader is de directe financiële en praktische last voor motorrijders disproportioneel, zeker gezien het feit dat technische mankementen zelden of nooit als ongevalsoorzaak aangemerkt worden.

Bovendien zal een garage die de APK wil gaan aanbieden per locatie zo'n €50.000 euro moeten investeren. Daarnaast zal er dan ook geïnvesteerd moeten worden in extra geschoold personeel om alle motoren te kunnen keuren.

6. Uitvoeringsuitdagingen in Nederland

De EU-voorstellen spreken over nieuwe emissietestmethoden om "grote vervuilers" beter op te sporen. Als er niet gekeken gaat worden naar wat een specifieke motorfiets mag uitstoten maar naar wat de maximale emissie van de betreffende euronorm is, is dat geen probleem maar van veel motoren is niet duidelijk vast te stellen onder welke Euronorm ze vallen, omdat zelfs *dat* in Nederland niet geregistreerd is. En voor oudere motorfietsen die, gezien hun leeftijd, geen Euronorm hebben is er geen richtlijn om te hanteren.

De collectieve uitstoot van motorfietsen is bovendien te verwaarlozen. De gemiddelde motorrijder rijdt 3.000 km per jaar, wat per motorfiets dus nog minder is omdat dit type motorrijder vaak meerdere motorfietsen in bezit heeft. Veelrijders, die ruim boven de 3.000 km per jaar rijden, doen dat meestal op nieuwere motoren die aan alle moderne eisen voldoen. Door hun relatief geringe verbruik stoten zij automatisch weinig uit.

Conclusie

De MAG erkent de ambitie van de EU om de verkeersveiligheid te verbeteren en fraude tegen te gaan door middel van geharmoniseerde en efficiënte technische controles en gegevensuitwisseling. Het voorstel tot afschaffing van de opt-out voor motorfietsen in de APK-richtlijn is echter niet te onderbouwen met specifieke, harde data over door technische defecten bij motorfietsen veroorzaakte ongevalsrisico's: onderzoek geeft steeds opnieuw aan dat daar geen sprake van is.

De cijfers uit het onderzoek vanuit de situatie van onder andere Duitsland, die de commissie gebruikte als uitgangspunt voor de herziening, volstaat niet om een verplichte keuring voor deze voertuigcategorie te rechtvaardigen. Hetzelfde geldt voor het gebruik van op de Spaanse, sterk van de Nederlandse verschillende situatie gebaseerde data waarbij brommers en motoren als één categorie werden bestempeld.

De koppeling die in het voorstel voor de verordening over autowrakken wordt gemaakt tussen de definitie van een autowrak (of de geschiktheid voor export) en de technische geschiktheid zoals bedoeld in de APK-richtlijn, toont aan dat de EU de technische normen van de APK-richtlijn als een universeel vereiste gaat beschouwen, zelfs buiten de directe context van verkeersveiligheid. Dit bevestigt ons vermoeden dat de invoering van een verplichte APK voor motorfietsen niet primair is gebaseerd op een aantoonbaar verkeersveiligheidsprobleem bij motorfietsen in lidstaten met een opt-out, maar eerder op bredere harmonisatiedoelstellingen en een Europeesrechtelijke benadering waarbij motorfietsen meegenomen worden in de algemene voertuigcategorieën.

De Nederlandse situatie laat zien dat de verkeersveiligheid voor motorrijders stabiel blijft bij een groeiend aantal deelnemers, wat wijst op de effectiviteit van onder meer op gedrag, infrastructuur en zichtbaarheid gerichte verkeersveiligheidsmaatregelen.

Een verplichte APK voor motorfietsen betekent een onnodige en kostbare last voor motorrijders, terwijl de verwachte veiligheidsvoordelen voor deze specifieke groep weggebruikers bewezen marginaal zijn.

Andere Europese landen

Aanvullend constateert de MAG dat recente ontwikkelingen in andere EU-lidstaten aantonen dat de invoering van een verplichte motorfiets-APK in de praktijk regelmatig op maatschappelijke en politieke weerstand stuit, en dat de veronderstelde veiligheidswinst niet wordt waargemaakt. In Vlaanderen bleek de recent ingevoerde keuring bij verkoop van gebruikte motoren een beleidsmatig fiasco. Deze keuring wordt in 2026 stopgezet. In Frankrijk wordt de keuring nog altijd geboycot en in Portugal is na evaluatie van de effecten en proportionaliteit besloten om de keuring voor motoren af

te schaffen. Ook Finland en Ierland hebben bewust gekozen géén motorfiets-APK in te voeren, waarbij veiligheidsoverwegingen expliciet zijn meegewogen. Deze voorbeelden illustreren dat er binnen de EU geen consensus bestaat over de noodzaak of effectiviteit van een verplichte keuring voor motorfietsen, en dat meerdere lidstaten tot de conclusie komen dat een dergelijke verplichting geen aantoonbare bijdrage levert aan de verkeersveiligheid van motorrijders.