



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 12 januari 2021, nr. IENW/BSK-2020/125046, tot wijziging van de Regeling voertuigen voor invoering van de APK-roetfiltercontrole met deeltjesteller

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 71 en 71a van de Wegenverkeerswet 1994;

Besluit:

ARTIKEL I

De Regeling voertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 5.2.11 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het achtste lid wordt de zinsnede 'Leden 8 tot en met 10: visuele controle.' vervangen door 'Visuele controle.'

2. Onder vernummering van het elfde en twaalfde lid tot tiende en elfde lid, worden het negende en tiende lid vervangen door een lid, luidende:

9.	Bij personenauto's met een verbrandingsmotor met compressie-ontsteking waarvan: – de in het kentekenregister vermelde deeltjesmassa type 1 kleiner is dan of gelijk is aan 0,005 g/km respectievelijk 5 mg/km, of – de in het kentekenregister of op het kentekenbewijs vermelde milieuclassificatie gelijk is aan of groter is dan Euro 6 of Euro VI, of – in het kentekenregister is vastgelegd dat een roetfilter is vastgesteld, moet het roetfilter aanwezig en niet duidelijk defect zijn.	Visuele controle.
----	---	-------------------

3. In het elfde lid (nieuw) worden 'in de negende en tiende rij' vervangen door 'in het negende lid' en 'Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de algemene periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport.' door '-'.
4. Na het elfde lid (nieuw) wordt een lid toegevoegd, luidende:

12.	De verplichtingen, bedoeld in het zevende en tiende lid, gelden niet voor personenauto's met een verbrandingsmotor met compressie-ontsteking en roetfilter als bedoeld in het negende lid.	–
-----	--	---

B

Artikel 5.3.11 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het achtste lid wordt de zinsnede 'Leden 8 tot en met 10: visuele controle.' vervangen door 'Visuele controle.'

2. Onder vernummering van het elfde en twaalfde lid tot tiende en elfde lid, worden het negende en tiende lid vervangen door een lid, luidende:

9.	Bij bedrijfsauto's met een verbrandingsmotor met compressie-ontsteking waarvan: – de in het kentekenregister vermelde deeltjesmassa type 1 kleiner is dan of gelijk is aan 0,005 g/km respectievelijk 5 mg/km, of – de in het kentekenregister of op het kentekenbewijs vermelde milieuclassificatie gelijk is aan of groter is dan Euro 6 of Euro VI, of – in het kentekenregister is vastgelegd dat een roetfilter is vastgesteld, moet het roetfilter aanwezig en niet duidelijk defect zijn.	Visuele controle.
----	---	-------------------

3. In het elfde lid (nieuw) worden 'in de negende en tiende rij' vervangen door 'in het negende lid' en



'Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de algemene periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport.' vervangen door '-'.
'-

4. Na het elfde lid (nieuw) wordt een lid toegevoegd, luidende:

12.	De verplichtingen, bedoeld in het zevende en tiende lid, gelden niet voor bedrijfsauto's met een verbrandingsmotor met compressie-ontsteking en roetfilter als bedoeld in het negende lid.	-
-----	--	---

C

Artikel 5.3a.11 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het achtste lid wordt de zinsnede 'Leden 8 tot en met 10: visuele controle.' vervangen door 'Visuele controle.'

2. Het negende lid komt te luiden:

9.	Bij bussen met een verbrandingsmotor met compressie-ontsteking waarvan: - de in het kentekenregister of op het kentekenbewijs vermelde milieuclassificatie gelijk is aan of groter is dan Euro 6 of Euro VI, of - in het kentekenregister is vastgelegd dat een roetfilter is vastgesteld, moet het roetfilter aanwezig en niet duidelijk defect zijn.	Visuele controle.
----	--	-------------------

4. In het elfde lid worden 'de negende rij' vervangen door 'het negende lid' en 'Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de algemene periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport.' vervangen door '-'.
'-

6. Na het elfde lid wordt een lid toegevoegd, luidende:

12.	De verplichtingen, bedoeld in het zevende en tiende lid, gelden niet voor bussen met een verbrandingsmotor met compressie-ontsteking en roetfilter als bedoeld in het negende lid.	-
-----	--	---

D

Artikel 6.10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na het derde lid wordt een lid toegevoegd, luidende:

3a De in bijlage IV opgenomen eis voor de Euro 5-fijnstofnorm, bedoeld in bijlage I van verordening (EG) 715/2007 en eis voor de Euro 6-fijnstofnorm, bedoeld bijlage I van verordening (EG) 595/2009, gelden bij wijziging van een emissiebeheersingssysteem als bedoeld in het eerste lid voor personenauto's, eerst vanaf een datum van eerste toelating die ligt op of na 1 januari 2017.

2. De onderdelen a tot en met d van het vierde lid worden vervangen door twee nieuwe onderdelen, luidende:

- het een personenauto betreft, die in gebruik is genomen voor 1 januari 2017;
- het een ander voertuig dan een personenauto betreft, dat in gebruik is genomen voor 1 januari 2012 en waarvan de deeltjesmassa is gemeten in g/km, of dat in gebruik is genomen voor 31 december 2013 en waarvan de deeltjesmassa is gemeten in g/kWh.

E

Na Artikel 8.4.77 wordt een nieuw artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 8.4.78

De handleiding behorende bij de deeltjesteller bevat naast de informatie, bedoeld in artikel 8.3.6, tweede lid:

- de tijdsintervallen en procedures voor de justering en het onderhoud die moeten worden gevolgd opdat voortdurend wordt voldaan aan de eisen met betrekking tot de maximale fouten;
- een beschrijving van de procedure voor de lektest;



- c. de maximale en minimale opslagtemperatuur;
- d. een opgave van de gebruiksomstandigheden;
- e. indien van toepassing, de specificaties van de batterij.

F

In Bijlage VIII, behorende bij hoofdstuk 5, komt Artikel 45f 'Aantal deeltjes bij stationair toerental', te luiden:

De uitlaatgassen van personenauto's, bedrijfsauto's en bussen met een verbrandingsmotor met compressieontsteking en roetfilter, mogen bij stationair toerental niet meer deeltjes bevatten dan 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter.

G

In Bijlage VIII, behorende bij hoofdstuk 5, wordt Artikel 45g 'Wijze van keuren', als volgt gewijzigd:

1. In het vierde lid, wordt 'het uitlaatsysteem' vervangen door 'een uitlaatsysteem met één roetfilter'.
2. Na het vierde lid wordt een lid toegevoegd, luidende:
 5. Indien een uitlaatsysteem meerdere roetfilters bevat, wordt in de uitmonding van elk roetfilter een controle uitgevoerd.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2022, met uitzondering van Artikel I, onderdeel E, dat in werking treedt met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-Van der Meer*



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Deze wijziging van de Regeling voertuigen strekt ertoe om de deeltjestest voor controle van roetfilters verplicht te stellen voor de APK. Vanaf 20 mei 2018 wordt bij dieselauto's met een door de fabrikant gemonteerd roetfilter visueel gecontroleerd of het filter aanwezig is, en of het roetfilter niet duidelijk defect is. Met deze wijziging wordt een controle van de werking van roetfilters met een deeltjesteller ingevoerd. Voor dieselauto's met roetfilter komt de nieuwe APK-roetdeeltjestest in de plaats van de huidige APK-vrije acceleratie rooktest en het uitlezen van het Emissie-gerelateerde On-Board Diagnose systeem (EOBD).

Daarnaast wordt door middel van deze wijziging een versoepeling doorgevoerd van de voorwaarden waaronder het bij personenauto's is toegestaan om het door de fabrikant gemonteerde roetfilter bij de RDW af te melden. Hiermee wordt voor personenauto's de overgangsregeling voor invoering van de nieuwe APK-test verruimd. Daarnaast wordt een versoepeling doorgevoerd voor de norm voor het aantal deeltjes per kubieke centimeter dat dieselauto's met roetfilter, in gebruik genomen na 31 december 2014, bij stationair toerental mogen bevatten. Tot slot wordt een artikel met betrekking tot de handleiding behorende bij de deeltjesteller hersteld dat bij vergissing is komen te vervallen.

Plan van Aanpak controle roetfilters

Invoering van een roetfiltertest maakt onderdeel uit van het Plan van Aanpak controle roetfilters¹. Onderdelen van dit plan zijn de invoering van een visuele controle van roetfilters in de APK en de ontwikkeling van een test met een deeltjesteller waarmee verwijderde en defecte roetfilters beter kunnen worden opgespoord. De nieuwe APK-deeltjestellertest wordt met ingang van 1 juli 2022 ingevoerd. Voor invoering van deze nieuwe test moeten door een groot aantal partijen (Nederlands meetinstituut (NMI), fabrikanten, leveranciers, APK-erkenninghouders, RDW) voorbereidende activiteiten worden verricht.

Met de invoering van een deeltjestellertest voor de controle van roetfilters wordt invulling gegeven aan de motie van de leden Hoogland en Van Tongeren van 29 oktober 2015². In deze motie wordt de regering verzocht zo spoedig mogelijk over te gaan tot de invoering van een effectieve test in de APK rondom de uitstoot van schadelijke stoffen. Overwegingen bij de motie waren dat er ongeveer 100.000 auto's zonder roetfilter of andere milieusystemen rondrijden, dat auto's zonder roetfilter tot 30 keer meer fijnstof uitstoten dan auto's met roetfilter en dat auto's met een verwijderd roetfilter bij de APK zelden of nooit tegen de lamp lopen.

Roetfilters voor schone lucht

Schone lucht is van levensbelang voor gezonde longen. Op 13 januari 2020 hebben de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en zesenvestig gemeenten en provincies het Schone Lucht Akkoord ondertekend. Het gaat daarbij om een pakket aan maatregelen dat de lucht in Nederland schoner en gezonder maakt. Het controleren van roetfilters in de APK is een van de belangrijkste verkeersmaatregelen uit het Schone Lucht Akkoord. Door de geringe afmetingen kunnen dieseldeeltjes tot diep in de longen en zelfs tot in de bloedbaan doordringen wat gezondheidsschade met zich mee kan brengen. De schadelijke werking wordt mede veroorzaakt doordat carcinogene stoffen, zoals Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAKs) zich aan de dieseldeeltjes hechten en mee worden ingeademd. Roetfilters zijn erg effectief in het afvangen van dieseldeeltjes.

Fraude met roetfilters

Fraude met roetfilters gaat ten koste van schone lucht. Bij fraude met roetfilters wordt veelal het filterelement uit de roetfilterbehuizing gehaald. Daarnaast wordt het On Board Diagnose (OBD) systeem gemanipuleerd, zodat het controlelampje op het dashboard niet gaat branden. Soms wordt een gat door het filterelement geboord dat juist zo groot is dat het OBD-systeem de toegebrachte fraude niet signaleert. Een andere, minder gebruikte methode is dat het gehele roetfilter wordt vervangen door een stuk uitlaatpijp.

¹ Kamerstukken II 2017/18, 31 209, nr. 217.

² Kamerstukken II 2015/16, 34 300-XII nr. 29.



Roetfilters worden tijdens het rijden automatisch geregenereerd. Regeneraties van het roetfilter vinden ongeveer elke 500 km plaats en duren 10 à 20 minuten. Bij een roetfilterregeneratie blijft altijd wat as achter. Om dit te verwijderen heeft een roetfilter elke 150.000 tot 200.000 km onderhoud nodig. Hierbij wordt het roetfilter extern gereinigd om koolresten en as uit het filter te verwijderen. Een andere mogelijkheid is het filter te vervangen door een nieuw filter. Indien veel korte stukjes met een koude motor worden gereden, kan vaker onderhoud nodig zijn. Er kunnen ook specifieke technische oorzaken zijn waardoor een roetfilter structureel dichtgeslibt, zoals problemen met de turbo of de dieselinjectoren.

Roetfilters worden verwijderd om kosten voor onderhoud of vervanging uit te sparen. Onderhoud is nodig wanneer een roetfilter te zeer is dichtgeslibt en het voertuig zelf het roetfilter niet meer succesvol kan regenereren. In dat geval moet het filter worden gedemonteerd en extern worden gereinigd. Vervanging van een roetfilter is nodig als externe reiniging van het filter niet meer mogelijk is, bijvoorbeeld doordat het filterelement is beschadigd. Daarnaast komt het voor dat bij chiptuning (inladen aangepaste software) nog prima werkende filters 'preventief' worden verwijderd.

APK-roetdeeltjestest nodig voor handhaving verbod

De nieuwe APK-roetdeeltjes test is nodig voor effectieve handhaving van het verbod³ op het verwijderen van roetfilters. Het uitlezen van het On-Board Diagnose (OBD) systeem en de vrije acceleratie rooktest zijn onvoldoende effectief om de aanwezigheid en werking van roetfilters te controleren. Bij dieselpersonenauto's vanaf 2011, dieselbestelauto's vanaf 2012 en dieselvrachtauto's vanaf 2014 is een roetfilter verplicht voor een toelating tot het verkeer op de weg. Bij dieselauto's van vóór deze data mag het roetfilter worden verwijderd, mits dit bij de RDW wordt gemeld. Bij voertuigen met een in het kentekenregister verwerkte melding, wordt geen deeltjestellertest uitgevoerd. Dit kan als een overgangsregeling voor invoering van de nieuwe APK-test worden beschouwd. Voor dieselpersonenauto's en dieselbestelauto's geldt na melding bij de RDW de MRB-toeslag voor dieselauto's zonder roetfilter.

Ontwikkeling nieuwe APK-test

De nieuwe deeltjestest is de afgelopen jaren ontwikkeld door de internationale New Periodical Technical Inspection (NPTI) werkgroep. Aan deze werkgroep werd deelgenomen door Duitsland, België, Nederland, de Zwitserse organisatie voor Verification of Emission Reduction Technologies (VERT), de onderzoeksorganisatie Joint Research Center (JRC) van de Europese Commissie en circa tien fabrikanten van deeltjestellers. Voor Nederland werd deelgenomen door de dienst Wegverkeer (RDW), het Nederlands Meetinstituut (NMI), de organisatie voor Toegepast-Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) en het ministerie van IenW. Nederland en VERT hadden het voortouw bij de NPTI-werkgroep. In 2019 zijn de werkzaamheden van deze werkgroep beëindigd met twee door het NMI opgestelde documenten voor de specificatie en keuring van APK-deeltjestellers. Duitsland en België zijn ook bezig om de nieuwe deeltjestest in te voeren. Op 6 juli 2015⁴, 3 april 2017⁵, 12 juli 2018¹ en 20 februari 2019⁶ is aan de Tweede Kamer gerapporteerd over de ontwikkeling van de nieuwe deeltjestest.

2. Controle van roetfilters met een deeltjesteller

In november 2019 is een wijziging van de Regeling voertuigen gepubliceerd om controle van roetfilters met een deeltjesteller mogelijk te maken⁷. Als gevolg hiervan kan deze test vanaf 1 januari 2020 worden gebruikt bij wegkantinspecties door de politie en in keuringsstations van de RDW. Met deze wijziging van de Regeling voertuigen wordt de nieuwe APK-test verplicht voor dieselauto's met af-fabriek roetfilter. Hiervoor moet in de Regeling Voertuigen de bepaling worden geschrapt dat de goede werking van het roetfilter niet wordt getoetst tijdens de algemene periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport. Deze bepaling moet worden geschrapt voor personenauto's, voor bedrijfsauto's en voor bussen.

In het vervolg van deze paragraaf wordt onder meer ingegaan op de wijze waarop de nieuwe test moet worden uitgevoerd, het Europees kader voor de APK dat aan lidstaten ruimte biedt om voor een te controleren technisch APK-punt een meer effectieve controlemethode toe te passen dan de in Europees kader aanbevolen controlemethode, de beschikbaarheid van deeltjestellers als voorwaarde

³ Stcrt. 2017, 39710.

⁴ Kamerstukken II 2014/15, 30 175, nr. 220.

⁵ Kamerstukken II 2016/17, 30 175, nr. 250.

⁶ Kamerstukken II 2018/19, 30 175, nr. 328.

⁷ Stcrt. 2019, 63953.



om de nieuwe APK-test te kunnen invoeren, het aantal defecte en verwijderde roetfilters en de inschatting van het milieueffect van invoering van de nieuwe maatregel. Deze laatste gegevens dienen weer als basis voor de lastentoets die in de volgende paragraaf aan de orde komt.

2.1. Nieuwe APK-roetfiltertest

Uitvoering APK-roetdeeltjestest

De APK-deeltjestest wordt uitgevoerd door meting van het aantal roetdeeltjes in de uitlaat van een dieselauto bij een stationair draaiende motor. De test met de deeltjesteller mag onder alle condities worden uitgevoerd, dus bijvoorbeeld zowel bij koude als bij warme motor. De test begint met een periode van 15 seconden voor de stabilisatie van het meetsignaal gevolgd door een registratietijd van minimaal 15 seconden. De registratietijd mag worden opgedeeld in meerdere perioden. Indien de gemeten waarde direct bij aanvang van de meting oploopt tot meer dan tweemaal de afkeurnorm, mag de meetprocedure direct worden afgebroken en is de test niet met goed gevolg doorlopen.

Voor de op 1 januari 2020 ingevoerde deeltjestest bedraagt de afkeurnorm 1.000.000 deeltje per kubieke centimeter voor auto's tot en met 2014 en 250.000 deeltjes per kubieke centimeter voor auto's vanaf 2015. De normwaarde van 1.000.000 deeltje per kubieke centimeter betekent dat circa 20% van de roetdeeltjes wordt doorgelaten. De normwaarde van 250.000 deeltjes per kubieke centimeter betekent dat circa 5% van de deeltjes wordt doorgelaten. Studies van TNO⁸ en van de Europese Commissie⁹ laten zien dat de eis van 250.000 deeltjes per kubieke centimeter een factor drie tot vijf keer minder streng is dan de Euro-5b norm voor de deeltjesuitstoot van 600.000.000 deeltjes per kilometer. Met deze wijzigingsregeling wordt de norm voor auto's vanaf 2015 versoepeld.

Europees kader voor de APK

Richtlijn 2014/45/EU¹⁰ (hierna: de richtlijn) bepaalt het Europese kader voor de periodieke technische controle van motorvoertuigen. In artikel 6 van de richtlijn wordt bepaald welke gebieden de APK bestrijkt (eerste lid), welke technische punten daarbij worden gecontroleerd en welke aanbevolen methoden worden gebruikt (tweede lid). Voor een aantal punten gelden gelijkwaardige testmethoden. Volgens overweging 30 van de richtlijn moet het mogelijk zijn om alternatieve apparatuur te gebruiken, die op technologische vooruitgang en innovaties is gebaseerd, mits hiermee een gelijkwaardig hoog niveau van controle kan worden gewaarborgd.

De in Europees kader aanbevolen testmethode voor controle van de emissies van dieselmotoren is meting van de opaciteit van het uitlaatgas tijdens vrije acceleratie (rooktest). In plaats van deze rooktest kunnen lidstaten voor dieselauto's tot en met Euro-5 op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling ook het uitlezen van het On-Board Diagnose (OBD) systeem toestaan. Voor Euro-6 geldt geen gelijkwaardigheidsbeoordeling om het uitlezen van OBD-systeem te gebruiken in plaats van de rooktest. Door middel van deze wijzigingsregeling wordt meting van het aantal roetdeeltjes voorgescreven als testmethode voor controle van de emissies voor dieselauto's met roetfilter. Deze nieuwe controlemethode komt hiermee in de plaats van de aanbevolen controlemethode van de opaciteit en de hieraan gelijkwaardige gestelde controlemethode van uitlezing van het OBD-systeem.

Met de nieuwe roetdeeltjestest wordt een hoger kwaliteitsniveau van de controle van de emissies van dieselauto's gewaarborgd. De opaciteitstest is namelijk niet nauwkeurig genoeg voor controle van roetfilters. Moderne dieselauto's stoten nog maar weinig zichtbare rook uit, ook als het roetfilter defect of verwijderd is. De afmetingen van dieseldeeltjes zijn namelijk zo klein dat ze optisch niet goed waarneembaar zijn. Het aantal uitgestoten deeltjes is echter wel erg groot. Ook het uitlezen van het OBD-systeem is niet effectief voor controle van roetfilters. Beschadigingen van het roetfilterelement worden door het EOBD-systeem niet gedetecteerd. Verder worden bij het verwijderen van roetfilter veelal ook het EOBD-systeem gemanipuleerd.

Beschikbaarheid van deeltjestellers

Voor de controle van roetfilters moet een door het NMI goedgekeurde deeltjesteller worden gebruikt. Het NMI is op grond van de Wegenverkeerswet 1994 aangewezen als keuringsinstelling voor APK-meetmiddelen. In opdracht van de Staatssecretaris van IenW heeft het NMI in 2019 een proce-

⁸ TNO 2017 R10530 | 1.0.

⁹ GIECHASKIEL, B., LAHDE, T., SUAREZ-BERTO, R. et al. Particle number measurements in the European legislation and future JRC activities. Combustion Engines. 2018, 174(3), 3-16. DOI: 10.19206/CE-2018-301.

¹⁰ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PbEU 2014, L 127/51-128)



dure opgezet voor de certificering van APK-deeltjestellers volgens de eisen vastgelegd in de Regeling voertuigen. Deze procedure omvat de typekeuring, de eerste keuring en de periodieke keuring van deeltjestellers voor stilstaande auto's met een stationair draaiende motor. Het NMI was in maart 2020 gereed voor het afgeven van nationale typekeuringscertificaten voor deeltjestellers.

Verschillende fabrikanten hebben de afgelopen jaren aan de ontwikkeling van een APK-deeltjesteller gewerkt. Circa vijf fabrikanten, waaronder één Nederlandse, hadden begin 2020 een prototype APK-deeltjesteller beschikbaar. Nog eens zo'n aantal heeft in de loop van 2020 een werkend prototype gereed. Vanaf maart 2020 worden deeltjestellers aangeboden bij het NMI voor typegoedkeuring. In oktober 2020 had het NMI twee goedkeuringen afgegeven voor een APK-deeltjesteller. Vanaf eind 2020 kunnen de eerste goedgekeurde APK-deeltjestellers worden besteld. De prijs is niet veel hoger dan die van bestaande rookmeters. Fabrikanten hebben aangegeven een behoorlijke productiecapaciteit beschikbaar te hebben om voldoende deeltjestellers op de markt te kunnen brengen. In oktober 2021 zal worden geëvalueerd of er voldoende deeltjestellers van verschillende fabrikanten beschikbaar zijn.

2.2 Motie van VVD/CDA over de nieuwe APK-roetfiltertest

Op 1 december 2020 is de motie van de leden Remco Dijkstra (VVD) en Postma (CDA)¹¹ aangenomen over de nieuwe APK-roetfiltertest. In deze motie wordt de regering verzocht om voor nu de focus te leggen op voertuigen waar met opzet een roetfilter is verwijderd en niet de te goeder trouw handelende automobilist te bestraffen, en voorts van de invoering van (deze vorm van) de roetfiltertest af te zien en de Europese uitwerking af te wachten. Om aan deze motie tegemoet te komen zijn de volgende aanpassingen ten aanzien van de introductie van de nieuwe APK-test doorgevoerd:

1. Versoepeling van de norm voor dieselauto's, die in gebruik zijn genomen na 31 december 2014, van 250.000 naar 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter. De norm van 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter geldt hiermee voor alle dieselauto's. Met een meer soepele norm wordt de focus minder gelegd op roetfilters met een klein defect.
2. Verdere verruiming voor dieselpersonenauto's van de overgangsregeling tot auto's tot en met 2016. Dit is twee jaar extra (2015 en 2016) ten opzichte van de al voorgenomen verruiming tot en met 2014 zoals aangekondigd in de brief¹² van de staatssecretaris van IenW aan de Tweede Kamer van 5 oktober 2020.
3. Inwerkingtreding van de nieuwe APK-test per 1 juli 2022. Dit is een half jaar later dan de beoogde datum van inwerkingtreding van 1 januari 2022, zoals aangekondigd in de brief van 5 oktober 2020.

In het onderstaande wordt een toelichting gegevens op deze drie aanpassingen:

(1) Versoepeling afkeurnorm voor auto's vanaf 2015

Met ingang van 1 januari 2020 geldt voor dieselauto's met een door de fabrikant gemonteerd roetfilter de permanente eis dat het roetfilter goed dient te functioneren. De goede werking van het roetfilter wordt hierbij gecontroleerd door meting van het aantal roetdeeltjes in de uitlaat met een deeltjesteller. Voor dieselauto's tot en met 2014 geldt hierbij een norm van 1.000.000 deeltjes per centimeter en voor dieselauto's vanaf 2015 een norm van 250.000 deeltjes per kubieke centimeter. 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter betekent dat circa 20% van de deeltjes wordt doorgelaten. Bij 250.000 deeltjes per kubieke centimeter wordt circa 5% doorgelaten.

Ter invulling van de motie van VVD/CDA wordt voor dieselauto's vanaf 2015 de afkeurnorm versoepeld naar 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter. Het gaat hierbij om een structurele versoepeling, die geldt voor dieselpersonenauto's, dieselbestelauto's, dieselvrachtauto's en dieselbussen. Met deze versoepeling worden roetfilters met een defect tussen circa 5% en 20% beschouwd als goed te functioneren. Voor het park per 1 januari 2020 gaat het hierbij om naar schatting 15.500 minder afgekeurde auto's ten opzichte van 100.000 à 125.000 afgekeurde auto's zoals genoemd bij de beantwoording van de Kamervragen VVD van 23 januari 2020¹³. Als op termijn de meer soepele norm voor vrijwel alle auto's geldt, is sprake van ordegruotte 50.000 minder gevallen van APK-afkeur.

De Nederlandse norm van 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter is naar schatting zes tot acht keer zo soepel als de norm die in Duitsland en België wordt voorzien. De normwaarde van 250.000 deeltjes per kubieke centimeter, waaraan Duitsland en België denken, is op zich vier keer minder soepel dan de Nederlandse norm van 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter. Duitsland en België overwegen verder om de deeltjestest onder zwaardere motorcondities uit te voeren dan Nederland. Onder

¹¹ Kamerstukken II, 2020/21, 32 813, nr. 612

¹² Kamerstukken II, 2020/21, 32 813, nr. 572

¹³ Aangangsel Handelingen II 2019/20, 1461



zwaardere motorcondities worden meer deeltjes gevormd. Nederland staat toe dat de test onder voor deeltjesuitstoot optimale motorcondities mag worden gedaan. Hierdoor werkt de ruimere norm van 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter voor Nederland extra soepel uit.

(2) Verdere verruiming van de overgangsregeling

In de brief van 5 oktober 2020 aan de Tweede Kamer werd al het voornemen aangekondigd om tegelijkertijd met de opname van de nieuwe roetfiltertest in de APK de overgangsregeling te verruimen. Bij de in deze brief aangekondigde verruiming ging het om personenauto's tot en met 2014. Ter invulling van de motie VVD/CDA wordt de overgangsregeling met nog twee extra jaar, te weten 2015 en 2016 verruimd. Met deze verruiming wordt aan een nog grotere groep mensen dan nu de mogelijkheid geboden om herstelkosten te vermijden door de mogelijkheid om een defect of verwijderd roetfilter bij de RDW te melden. De verruiming van de overgangsregeling geldt alleen voor personenauto's omdat kosten voor reparatie van roetfilters vooral spelen in relatie tot particuliere voertuigeigenaren.

De verruiming van de overgangsregeling wordt doorgevoerd door de voorwaarden waaronder het roetfilter bij de RDW mag worden afgemeld, zodanig aan te passen dat alle dieselpersonenauto's, die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 2017, eronder vallen. Met de voorgenomen verruiming tot en met 2014 zouden 345.000 extra dieselpersonenauto's onder de overgangsregeling komen te vallen en met de verdere verruiming tot en met 2016 worden dit er 540.000. Inclusief de personenauto's tot en met 2010, die al onder de overgangsregeling vielen, kan in totaal door naar schatting 90 tot 95% van de personenauto's met een defect of verwijderd roetfilter een beroep op de overgangsregeling worden gedaan. Dieselpersonenauto's tot en met bouwjaar 2016 zijn als ze in 2022 naar de APK gaan, tenminste 5 jaar oud. Met de verruiming kunnen eigenaren van personenauto's van 5 jaar en ouder bij de invoering van de nieuwe APK-test de afweging maken om het roetfilter te laten repareren of om het filter bij de RDW af te melden.

(3) Inwerkingtreding per 1 juli 2022

Zoals gemeld in de brief van 5 oktober 2020 was de beoogde datum voor invoering van de nieuwe APK-test 1 januari 2022. Om de indieners van de motie tegemoet te komen wordt de invoeringsdatum van de nieuwe test 1 juli 2022, dus een half jaar later dan de eerder beoogde invoeringsdatum. Hierbij speelt mede dat de RDW heeft aangegeven dat circa anderhalf jaar voorbereidingstijd nodig is en dat voor ondernemers in de branche tijdig duidelijkheid nodig is om voorbereidingen te treffen op het uitvoeren van de test. Er wordt niet tegemoetgekomen aan de oproep uit de motie om de Europese uitwerking af te wachten. Vanuit Europa zal de deeltjestest voor controle van roetfilters vermoedelijk pas rond 2028 verplicht worden gesteld. Gezien de dringende noodzaak tot effectieve handhaving op verwijderde filters kan hierop niet worden gewacht.

Met de invoering van de nieuwe test voor controle van roetfilter wordt tot slot geen nieuw Europees controlepunt geïntroduceerd, maar een bestaand Europese APK-punt volgens een betere testmethode gecontroleerd. De Europese richtlijn staat namelijk toe om alternatieve apparatuur te gebruiken, die op technologische vooruitgang en innovaties is gebaseerd, mits hiermee een gelijkwaardig hoog niveau van controle kan worden gewaarborgd. In aanvulling op bovengenoemde drie aanpassingen naar aanleiding van de motie van VVD/CDA gaat verder worden onderzocht of de procedure voor het afmelden van roetfilters bij de RDW kan worden versneld en wordt een versoepelingen doorgevoerd met betrekking tot de aanschaf van deeltjestellens door APK-erkenninghouders.

Onderzoek naar snelle procedure voor het afmelden filters

Om de introductie van de nieuwe APK-test voor de automobilist met een defect of verwijderd filter zo soepel als mogelijk te laten verlopen, gaat worden onderzocht of er een snelle procedure kan komen voor het afmelden van roetfilters bij de RDW. Dit biedt de mogelijkheid om de roetfiltertest als een pré-controle te doen. De beoogde opzet is dat de pré-controle direct na binnenkomst van een auto bij het APK-garagebedrijf wordt gedaan. Als de pré-controle niet wordt gehaald, dan moet er de mogelijkheid komen om bij de auto's waarbij dit is toegestaan, het filter snel bij de RDW af te melden.

Ter indicatie wordt voor verwerking van de filterafmelding in het kentekenregister aan circa één uur gedacht. Na snelle filterafmelding kan vervolgens de eigenlijke APK worden uitgevoerd, waarbij dan geen roetfiltertest met deeltjesteller meer wordt gedaan omdat het voertuig volgens het kentekenregister een afgemeld filter heeft. Voordeel van een snelle procedure voor afmelding van het roetfilter is dat niet twee keer een volledige APK behoeft te worden gedaan, met daartussen circa 5 werkdagen voor verwerking van de afmelding. Een automobilist komt dan niet enkele dagen met een afgekeurde auto komt te zitten, waarmee niet mag worden gereden.



Vrije keuze aanschaf deeltjesteller door APK-erkenninghouders

Vanuit de autobranche is het verzoek gekomen om scenario's te onderzoeken waarbij garagebedrijven zich kunnen specialiseren. Een scenario is dat APK-erkenninghouders alleen een dieselauto met roetfilter kunnen keuren als over een deeltjesteller wordt beschikt. Een erkenninghouder heeft dan de vrije keuze om een deeltjesteller aan te schaffen. Deze aanpak betekent een aanpassing van de huidige APK-systematiek. De Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK moet worden aangepast alsook de voor de APK gebruikte ICT-systemen. Bij het raadplegen van de voertuiggegevens en ook bij het afmelden van een voertuig gaat automatisch worden gecontroleerd of de erkenninghouder over de juiste apparatuur beschikt. In 2021 zullen de benodigde aanpassingen worden doorgevoerd om dit scenario te realiseren.

2.3 Aantal defecte en verwijderde roetfilters en milieueffect

Zoals aangegeven bij de beantwoording van Kamervragen van leden van de VVD-fractie van 23 januari 2020 over het bericht 'Nieuwe test voor uitstoot diesels'¹⁴ is het aandeel dieselauto's met een defect of verwijderd roetfilter in het huidige park niet precies bekend. Diverse steekproeven die de afgelopen jaren in verschillende landen met deeltjestellers zijn uitgevoerd, hebben als uitkomst dat het aandeel niet goed functionerende roetfilters varieert tussen de 9 en 14%¹⁵. Deze steekproeven waren soms echter beperkt van omvang en niet altijd 100% representatief. Veelal werd een strenger afkeurcriterium toegepast.

Als reële inschatting voor het huidige voertuigpark werd voor de beantwoording van de Kamervragen VVD van 8 à 10% afkeuringen op APK-plichtige dieselauto's met roetfilter uitgegaan. Deze inschatting was gebaseerd op een afkeurnorm van 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter voor dieselauto's tot en met 2014 en 250.000 deeltjes per kubieke centimeter voor dieselauto's vanaf 2015. De onderstaande tabel toont het aantal dieselauto's in het Nederlandse voertuigpark op 1 januari 2020¹⁶. Uitgaande van 1.230.000 APK-plichtige dieselauto's met roetfilter per 1 januari 2020 en 8 à 10% defecte en verwijderde roetfilters, werd ingeschat dat 98.400 à 123.000 dieselauto's de deeltjestest niet zouden halen.

Aantal dieselvoertuigen 1 januari 2020	Diesel-personeel-auto's	Diesel-bestel-auto's	Diesel-vracht-auto's	Diesel-bussen	Totaal
In voertuigpark	1.230.000	930.000	170.000	8.500	2.340.000
Met roetfilter	990.000	560.000	85.000	3.500	1.640.000
APK-plichtig met filter	820.000	340.000	70.000	3.000	1.230.000

Voor inschatting van het effect van verruiming van de norm voor dieselauto's vanaf 2015 naar 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter is een nadere analyse uitgevoerd van de resultaten van in het buitenland uitgevoerde veldtesten. In het bijzonder is daarbij gekeken naar het grootschalige meetonderzoek dat in 2019 door de Belgische organisatie GOCA¹⁷ is uitgevoerd. Op basis hiervan is voor het wagenpark per 1 januari 2020 onderstaande inschatting gemaakt voor het aantal auto's dat voor de APK gaat worden afgekeurd afhankelijk van de grootte van het roetfilterdefect. Hierbij is meegenomen dat in Nederland de test onder de meest optimale motorcondities mag worden uitgevoerd, terwijl daar in het Belgische onderzoek niet specifiek op is gelet.

Roetfilterdefect	Uitstoot [deeltjes per cm ³]	Norm 250.000	Norm 1.000.000	Aantal APK-afkeur 1 januari 2020
Geen	< 50.000	Goedkeur	Goedkeur	–
Klein 0–5% doorlaat	50.000 – 250.000	Goedkeur	Goedkeur	–
Groter 5–20% doorlaat	250.000 – 1.000.000	Afkeur	Goedkeur	15.500
Verwijderd (incl. heel groot)	> 1.000.000	Afkeur	Afkeur	98.500

¹⁴ Aanhangsel Handelingen II 2019/20, 1461.

¹⁵ Report TNO 2020 R10006. Follow-up research into the PN limit value and the measurement method for checking particulate filters with a particle number counter.

¹⁶ De tabel toont geactualiseerde aantallen t.o.v. beantwoording Kamervragen VVD van 23 januari 2020. De genoemde aantallen betreffen voertuigen die op 1-1-2020 als actief bij de RDW stonden geregistreerd inclusief bedrijfsvoorraad én waarvan ook een eigenaar was geregistreerd.

¹⁷ PN study. Presentation for the VERT Forum Conference on 14th of March 2019, Dübendorf. Buekenhoudt, De Meyer & Chavatte (2019)



Roetfilterdefect	Uitstoot [deeltjes per cm ³]	Norm 250.000	Norm 1.000.000	Aantal APK-afkeur 1 januari 2020
Totaal				114.000

Bovenstaande tabel laat zien dat door versoepeling van de norm naar 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter en uitgaande van het park per 1 januari 2020 naar schatting 15.500 dieselauto's met een groter roetfilterdefect (5-15% doorlaat) minder voor de APK zullen worden afgekeurd. Het gaat hierbij om circa 1,5% minder afkeur ten opzichte van het eerder ingeschatte percentage van 6 à 8% dat gold voor de gecombineerde afkeurnorm van 1.000.000 respectievelijk 250.000 deeltjes per kubieke centimeter. Door versoepeling van de norm van 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter voor dieselauto's vanaf 2015 wordt de inschatting van 8 à 10% afkeur voor het dieselpark met roetfilter van 1 januari 2020 dus teruggebracht naar 6,5 à 8,5%.

Op termijn geldt de meer soepele norm van 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter voor vrijwel alle auto's. Het hiervoor genoemde grootschalige meetonderzoek uit 2019 van de Belgische organisatie GOCA laat voor 'het totaal' een afkeurpercentage van 14% zien bij een norm van 250.000 deeltjes per kubieke centimeter en een afkeurpercentage van 9% bij een norm van 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter¹⁸. Met een verschil van 14% – 9% = 5% en uitgaande van 1,5 miljoen afnemend naar 1 miljoen dieselauto's waarvoor de meer soepele norm gaat gelden, bedraagt het aantal minder APK-afkeuringen op termijn in de orde grootte van 50.000.

Onderstaande tabel toont een inschatting voor het aantal dieselauto's in het voertuigpark op 1 juli 2022. Door de lagere verkoop van nieuwe dieselauto's neemt het totaal aantal dieselauto's de komende jaren af. Het aantal APK-plichtige dieselauto's met roetfilter neemt de komende jaren echter toe. Dit komt doordat 'aan de achterkant' dieselauto's zonder roetfilter uitstromen, terwijl 'aan de voorkant' alleen dieselauto's met roetfilter instromen. Met de verruiming van de overgangsregeling tot personenauto's tot en met 2016 kan op 1 juli 2022 bij in totaal 740.000 dieselauto's het roetfilter worden afgemeld. Dit betreft 53% van alle APK-plichtige dieselauto's met roetfilter. Zonder verruiming zouden dit er op 1 juli 2022 naar schatting 200.000 voertuigen zijn geweest, oftewel 14% van de APK-plichtige dieselauto's met roetfilter.

Inschatting aantal dieselvoertuigen 1 juli 2022	Diesel-personen-auto's	Diesel-bestel-auto's	Diesel-vracht-auto's	Diesel-bussen	Totaal
In voertuigpark	1.073.000	903.000	166.000	7.000	2.150.000
Met roetfilter	930.000	665.000	112.000	4.000	1.710.000
APK-plichtig met filter	824.000	465.000	100.000	3.000	1.390.000
Afmelden toegestaan	674.000	60.000	5.000	0	740.000

Op 1 juli 2022 komt 82% van de APK-plichtige dieselpersonenauto's met roetfilter onder de overgangsregeling te vallen. Omdat roetfilterproblemen vaker bij oudere auto's voorkomen is het aandeel auto's met defect of verwijderde roetfilter dat gebruik kan maken van overgangsregeling hoger. Met de verruiming tot en met 2016 wordt ingeschat dat op 1 juli 2022 naar schatting 90 tot 95% van de personenauto's met dergelijke problemen een beroep op de overgangsregeling kan doen. De mate waarin dit daadwerkelijk gebeurt, hangt uiteraard af van de afweging die de eigenaren in kwestie zullen maken ten aanzien van de kosten.

Milieueffect

Voor de inschatting van het structurele milieueffect van de APK-maatregel wordt uitgegaan van het verwachte aantal dieselauto's met roetfilter in het voertuigpark op 1 januari 2025. Dit is twee en een half jaar na de invoeringsdatum van 1 juli 2022 en halverwege de afschrijvingstermijn van 5 jaar van de aan te schaffen deeltjestellers door APK-erkenninghouders. De onderstaande tabel toont een inschatting van het totale aantal dieselauto's, het aantal dieselauto's met een roetfilter en het aantal dieselauto's dat APK-plichtig is op 1 januari 2025. Vanwege de teruglopende verkoop van nieuwe dieselpersonenauto's zal de totale omvang van het diesel voertuigpark zijn afgenomen. Echter het aantal dieselauto's met af-fabriek roetfilter zal zijn toegenomen.

¹⁸ Zie op sheet 7 van de betreffende presentatie de percentages voor het totaal.

Inschatting aantal dieselveertuigen 1 januari 2025	Diesel-personen-auto's	Diesel-bestel-auto's	Diesel-vracht-auto's	Diesel-bussen	Totaal
In voertuigpark	980.000	930.000	176.000	6.900	2.100.000
Met roetfilter	890.000	770.000	138.000	4.300	1.800.000
APK-plichtig met filter	790.000	580.000	125.000	4.000	1.500.000

Voor inschatting van de milieueffecten wordt van een aantal aannames uitgegaan. De eerste aanname is dat zonder het vooruitzicht van effectieve controle het aandeel defecte en verwijderde roetfilters bij APK-plichtige dieselauto's in 2025 circa 9% bedraagt. Dit hogere percentage is een gevolg van het feit dat APK-plichtige dieselauto's met roetfilter in 2025 gemiddeld ouder zijn dan nu. Bij oudere dieselauto's is er een grotere kans op een niet goed werkend roetfilter. Een tweede aanname is dat het hierbij voor 7% om verwijderde roetfilters gaat en voor 2% om defecte roetfilters. Defecte roetfilters laten gemiddeld 30% van de roetdeeltjes door. De onderstaande tabel laat zien dat met deze aannames het verplichtstellen van de nieuwe APK-test tot een structureel milieueffect van 121 duizend kg fijnstof reductie leidt.

Inschatting milieueffect, reductie fijnstofuitstoot per jaar op 1 januari 2025	Diesel-personen-auto's	Diesel-bestel-auto's	Diesel-vracht-auto's	Diesel-bussen	Totaal
Aantal APK's per jaar	790.000	580.000	125.000	4.000	1.500.000
Jaarkilometrage [km]	24.000	20.000	60.000	40.000	
Uitstoot zonder filter [g/km]	0,033	0,05	0,05	0,05	
Uitstoot verwijderd filter [kg]	0,8	1	3	2	
Uitstoot defect filter [kg]	0,24	0,3	0,9	0,6	
Totaal [duizend kg per jaar]	48	44	29	1	121

De nu gemaakte inschatting van 121 duizend kg fijnstof reductie in 2025 is 7% lager dan de eerder gemaakte inschatting van 130 duizend kg fijnstof reductie. Het verschil wordt veroorzaakt doordat voor dieselauto's vanaf 2015 de afkeurnorm structureel wordt versoepeld. Het verschil tussen beide inschattingen is naar verhouding klein omdat door versoepeling van de norm alleen auto's met een klein roetfilterdefect afvallen voor het milieueffect.

Door verruiming van de overgangsregeling wordt het milieueffect gedurende de beginjaren van de nieuwe APK-test verkleind. De mate waarin hangt af van de afweging die de eigenaren in kwestie maken ten aanzien van de kosten. De overgangsregeling gaat voor 540.000 extra personenauto's gelden. Stel dat 9% hiervan, dus 48.600 voertuigen, een defect of verwijderd filter heeft en dat voor 45.000 voertuigen hiervan het filter bij de RDW gaat worden afmelden. Stel dat het hierbij voor twee negende (10.000) om defecte filters gaat (0,24 kg fijnstof uitstoot per jaar) en voor zeven negende (35.000) om verwijderde roetfilters (0,8 kg fijnstof uitstoot per jaar). Met deze aannames komt de milieuwinst in de overgangssituatie 30 ton per jaar lager uit, dat wil zeggen ongeveer 25%. Het structurele milieueffect blijft gelijk. Het totale effect van de overgangsregeling is groter dan 30 ton minder fijnstof uitstoot omdat zonder verruiming al 200.000 voertuigen onder de overgangsregeling vielen. In de plaats van het lagere effect van de nieuwe APK-test als gevolg van de overgangsregeling komt het milieueffect van de MRB-toeslag voor dieselauto's met een afgemeld roetfilter.

De verruiming van de overgangsregeling heeft een beperkte doorwerking naar de toekenning van emissieclassen voor milieuzones. Euro-5 personenauto's van 2011 tot en met 2016 blijven na afmelding van het roetfilter worden aangemerkt als emissieklasse-5 voertuigen. Restantvoorraad Euro-4 personenauto's worden na afmelding van het filter evenwel ook als een emissieklasse-5 voertuig aangemerkt. Dit laatste betreft echter een beperkt aantal voertuigen. Hierbij wordt opgemerkt dat het kenmerk emissieklasse-5 sowieso niet betekent dat een dieselpersonen- of bestelauto van een roetfilter is voorzien. Emissieklasse-5 (zwaardere) diesel(bestel)auto's met een Europese goedkeuring volgens het regime van de vrachtauto's zijn namelijk gewoonlijk niet van een roetfilter voorzien. Vanaf 2025 mag het kenmerk emissieklasse-5 worden gebruikt voor de toelating van dieselpersonen- en bestelauto's tot milieuzones.

3. Toetsen en administratieve lasten

3.1 Uitvoeringstoets door de RDW

Op grond van artikel 11 van de Regeling sturing van en toezicht op de Dienst Wegverkeer, is het ontwerp van deze wijzigingsregeling met het oog op een uitvoeringstoets voorgelegd aan de Dienst Wegverkeer (RDW). Op 29 maart 2018 heeft het ministerie van IenW de RDW schriftelijk gevraagd een



uitvoeringstoets te doen naar de mogelijkheid voor de invoering in 2021 van een deeltjestest voor de controle van roetfilters in de APK, een kosteninschatting te maken en de opties te schetsen die er zijn voor invoering van de test. De RDW heeft deze toets op 30 april 2020 opgeleverd.

Conclusie van de uitvoeringstoets van de RDW is:

De invoering van de deeltjestellertest als verplicht onderdeel van de APK is voor de RDW en zijn erkenninghouders mogelijk. Gezien de huidige stand van zaken en de ontwikkeling rondom de deeltjesteller dient er een langere implementatieperiode aangehouden te worden, zodat aan alle uitgangspunten en randvoorwaarden kan worden voldaan en de risico's in voldoende mate zijn ondervangen. Een reëel tijdsplan hiervoor is de implementatie te laten plaatsvinden op zijn vroegst ongeveer anderhalf jaar na publicatie van de regelgeving. Nu de verwachting is dat de regelgeving in oktober 2020 gepubliceerd zal worden, zal implementatie van de deeltjesteller in het meest gunstige geval kunnen plaatsvinden per 1 januari 2022.

Het voorstel van de RDW is om implementatie te laten plaatsvinden per mei 2023. De reden hiervoor is dat in mei 2023 de verplichte invoering van apparatuur vanuit de Richtlijn 2014/45 plaatsvindt. Door gelijktijdige implementatie van deze twee onderdelen ontstaat er een totaalpakket aan nieuwe eisen waar de branche rekening mee kan houden. Bovendien is er dan slechts één moment waarop er wijzigingen van kracht worden binnen de APK. Dit leidt tot een minder grote belasting van de erkenninghouders.

Gezien de verwachte publicatiedatum van deze regelgeving heeft het ministerie van IenW op 7 oktober 2020 aan de RDW gevraagd aan te geven of een voorbereidingstijd van één jaar haalbaar is zodat de nieuwe APK-test op 1 januari 2022 zou kunnen worden ingevoerd. Daarnaast is gevraagd om te kijken naar alle consequenties van verruiming van de overgangsregeling. In reactie hierop heeft de RDW op 25 november 2020 aan het ministerie kenbaar gemaakt vast te houden aan een voorbereidingstijd van tenminste anderhalf jaar. Hierbij speelt mede dat voor aanpassing van de APK-systematiek (vrije keuze voor aanschaf deeltjesteller) extra voorbereidingstijd benodigd is. Ook voor verruiming van de overgangsregeling moeten door de RDW extra aanpassingen worden doorgevoerd in de ICT voor het afmelden van roetfilters. Mede op grond hiervan is de invoeringsdatum vastgesteld op 1 juli 2022.

3.2 Regeldrukeffecten burgers en bedrijven en advies ATR

Voor deze wijzigingsregeling is een beoordeling gemaakt van de regeldrukeffecten voor burgers en bedrijven als gevolg van de invoering van de nieuwe APK-deeltjestest voor roetfilters. Uitgangspunt hierbij is dat de kosten voor onderhoud en reparatie van een auto deel uitmaken van de normale autokosten. Onderhoud aan een roetfilter kan eruit bestaan dat het roetfilter extern moet worden gereinigd of dat het roetfilter moet worden vervangen door een nieuw roetfilter. Als een roetfilter wordt verwijderd om onderhoudskosten uit te sparen, dan wordt dat beschouwd als onjuist uitgevoerd onderhoud met verborgen schade aan het voertuig tot gevolg. De eigenaar van het voertuig moet dan extra kosten maken om het voertuig weer in goede staat van onderhoud te brengen.

Kosten APK-test en APK-maatregel

Invoering van de nieuwe deeltjestellertest voor controle van roetfilters heeft gevolgen voor de kosten van de APK van dieselauto's met roetfilter. Voor de APK-kosten geldt enerzijds dat een nieuwe test moet worden gedaan die tijd en dus geld kost en waarvoor APK-erkenninghouder eenmalig een deeltjesteller moeten aanschaffen. De eerste indicatie is dat APK-deeltjestellers niet veel duurder zullen zijn dan bestaande rookmeters. Anderzijds kan de huidige controle van de emissies door het uitlezen van het EOBD-systeem komen te vervallen. Ook de lastig uit te voeren vrije acceleratie rooktest, die nu moet worden gedaan als emissie-gerelateerde foutcodes worden aangetroffen in het EOBD-systeem, kan komen te vervallen.

Voor een inschatting van de administratieve lasten van de invoering van de APK-deeltjestest wordt aangesloten bij de hiervoor genoemde uitvoeringstoets van de RDW. Als datum voor inschatting van de lasten wordt net als voor de inschatting van het milieueffect 1 januari 2025 aangehouden, dat wil zeggen halverwege de afschrijftermijn van 5 jaar van de deeltjestellers. Zoals hiervoor aangegeven wordt verondersteld dat er op 1 januari 2025 circa 1,5 mln. APK-plichtige dieselauto's met een door de fabrikant gemonteerd roetfilter zijn, waarbij de nieuwe test moet worden uitgevoerd. Voor inschatting van de lasten wordt er verder van uitgegaan dat alle 9092 APK-erkenninghouders diesel een deeltjesteller zullen aanschaffen.

De RDW heeft scenario's onderzocht om de impact van een nieuwe APK-test voor de autobranche te beperken. Hierbij is ook gekeken naar een scenario dat APK-erkenninghouders die geen dieselauto's met roetfilter keuren, geen deeltjesteller behoeven aan te schaffen. Bij dit onderzoek is een afweging



gemaakt tussen enerzijds kostenreductie en anderzijds de belangen van effectief en efficiënt toezicht ten behoeve de goede uitvoering van de APK. Mede op verzoek van de auto's branche is gekozen voor het scenario waarbij APK-erkenninghouders diesel de vrije keuze krijgen om een deeltjesteller aan te schaffen. De effecten hiervan zijn nog niet meegenomen in onderstaande kosteninschatting. Aanpassing ten aanzien van het vereiste bezit van benodigde APK-meetapparatuur zullen worden doorgevoerd in de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK.

Voor de uitvoering van de deeltjestest ten opzichte de huidige emissiecontrole wordt een tijdsbesparing van 8 minuten in rekening gebracht. De tijd die nodig is voor de uitvoering van de deeltjestest bedraagt circa 2 minuten en voor de huidige emissiecontrole wordt van een gemiddeld benodigde tijd van 10 minuten uitgegaan. Voor de huidige controle moet het EOBD-systeem worden uitgelezen. Indien hierbij foutcodes optreden of de EOBD-procedure niet succesvol wordt afgerond, moet een vrije acceleratie rookmeting worden uitgevoerd. Het uitlezen van het EOBD-systeem kost gemiddeld 3 minuten. Volledige uitvoering van een rookmeting inclusief warmrijden en het aansluiten van de afzuiging kost 20 minuten. De genoemde 10 minuten emissiecontrole is het gemiddelde voor de huidige praktijk. Bovenop deze tijden nodig voor de uitvoering van de verschillende metingen komt tijd voor het klaarzetten en opwarmen van de apparatuur.

Kosten:

Investering deeltjesteller circa	€ 7.500
Afschrijving bij termijn van 5 jaar	€ 1.500,- per jaar
Aantal APK erkenninghouders (diesel) ¹	9092
Afschrijvingskosten deeltjesteller per jaar	9092 x € 1.500 = € 13.638.000
Kosten onderhoud/kalibratie	9092 x € 500 = € 4.546.000

¹ Dit is het totaal aantal APK-bedrijven diesel. Als gevolg van de vrije keuze voor aanschaf van een deeltjesteller ligt het aantal bedrijven dat gaat investeren in een deeltjesteller vermoedelijk lager. In deze kosteninschatting is hiermee nog geen rekening gehouden.

Besparingen:

Huidige werkwijze	10 minuten
Nieuwe werkwijze	2 minuten
Besparing in tijd per afmelding	8 minuten
Besparing in tijd bij 1,5 miljoen afmeldingen	12,8 mln. minuten = 200.000 uur
Prijs per uur van een monteur	€ 34
Besparing in geld	200.000 x € 34 = € 6.800.000

De kosten van de invoering van de nieuwe APK-deeltjestest voor de controle van roetfilters bedragen € 13.638.000 + € 4.546.000 – € 6.800.000 = circa € 11 mln. per jaar. Uitgaande van 1,5 mln. uit te voeren deeltjestellertesten bij dieselauto's nemen de kosten voor de APK met circa € 7,60 per auto toe.

Tegenover kosten voor de invoering van de nieuwe test staan maatschappelijke baten, met name door vermeden kosten voor de gezondheidszorg. Een lagere uitstoot van fijnstof leidt namelijk tot verbetering van luchtkwaliteit. De externe kosten van fijnstof bedragen € 536 per kg voor verkeer in sterk verstedelijkt gebied en € 129 per kg voor verkeer in landelijk gebied¹⁹. Uitgaande van 10% sterk verstedelijkt verkeer en 90% landelijk verkeer is het gewogen gemiddeld € 170 per kg. Zoals hiervoor aangegeven wordt ingeschat dat het structurele milieueffect een vermindering van de fijnstofuitstoot van 121 duizend kg is. De maatschappelijke baten door schonere lucht bedragen hiermee € 170 x 121.000 = € 20,6 mln. De maatschappelijke baten door schonere lucht zijn hiermee bijna twee keer zo hoog als de uitvoeringskosten van de maatregel.

Een conceptversie van deze ontwerpregelgeving is op 28 mei 2020 naar het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) gestuurd met het verzoek voor een eerste reactie. Op 5 oktober 2020 heeft het Ministerie van IenW de definitieve conceptversie van de ontwerpregelgeving²⁰ aan ATR voorgelegd voor advies. ATR heeft de voorgenomen regelgeving beoordeeld op (1) nut en noodzaak, (2) minder belastende alternatieven, (3) werkbaarheid en (4) gevolgen voor de regeldruk. In het op 4 november

¹⁹ Handboek Milieuprijzen 2017. Methodische onderbouwing van kengetallen gebruikt voor waardering van emissies en milieuprijzen. CE Delft, juli 2017. Publicatienr.: 17.7A76.64.

²⁰ Versie die via de internetconsultatie openbaar is gemaakt.



2020 uitgebracht advies²¹ constateert het college dat nut en noodzaak zijn onderbouwd en dat het geen mogelijkheid ziet voor minder belastende alternatieven. Ten aanzien van de werkbaarheid adviseert het college om nader in te gaan op de samenloop van de beoogde inwerkingtreding met de inwerkingtreding van relevante Europese regelgeving inzake APK-verplichtingen. Het eindoordeel van ATR is dat de regeling kan worden vastgesteld, nadat rekening is gehouden met dit adviespunt.

Wat betreft dit adviespunt ten aanzien van de samenloop met de inwerkingtreding van Europese APK-regelgeving wordt het volgende opgemerkt. In de uitvoeringstoets stelt de RDW voor om de invoering van de nieuwe APK-test per mei 2023 te laten plaatsvinden, gelijktijdig met de verplichte invoering van nieuwe apparatuur vanuit Richtlijn 2014/45. Door gelijktijdige implementatie ontstaat er een totaalpakket aan nieuwe eisen waar de branche rekening mee kan houden. De datum van mei 2023 komt voort uit de overgangsbepaling van Richtlijn 2014/45 dat lidstaten, gedurende een termijn van ten hoogste vijf jaar na 20 mei 2018, het gebruik mogen toestaan van controlefaciliteiten en -apparatuur die niet voldoen aan de in deze richtlijn neergelegde minimumeisen. De nieuwe eisen die in mei 2023 ingaan, hebben betrekking op de testbank voor het controleren van wielspeling bij vrachtwagens.

Aan dit voorstel van de RDW is geen opvolging gegeven. Hieraan ligt ten grondslag de wens om zo snel als mogelijk met de nieuwe APK-test voor controle van roetfilters van start te gaan. Verder zou de ontstane samenloop door gelijktijdige invoering een beperkte reikwijdte hebben. De nieuwe APK-test voor controle van roetfilters gaat in beginsel voor alle circa 9000 APK-bedrijven gelden die dieselauto's keuren. Het aantal APK-bedrijven voor vrachtwagens dat nog niet aan de nieuwe eisen voor de spelingstestbank voldoet, is daarentegen slechts 150 à 200. Door gelijktijdige invoering zouden deze 150 à 200 APK-bedrijven bovendien voor dubbele investeringskosten worden geplaatst. Dit kan als een argument worden gezien om het juist niet gelijktijdig te doen.

4. Consultatie en advies

4.1 Advies en pré-consultatie SO-APK.

Op 21 januari 2020 heeft de Minister van IenW schriftelijk advies gevraagd aan de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK) omtrent de voorgenomen invoering van de roetdeeltjestest voor de controle van roetfilters van dieselveertuigen in de APK. Aan de SO-APK wordt deelgenomen door alle direct bij de APK betrokken partijen: ANWB, RAI-Vereniging, BOVAG, Transport en Logistiek Nederland (TLN), APK-erkenninghouders, etc. Op 6 april 2020 heeft de SO-APK advies uitgebracht.

Dit advies luidt:

De SO-APK is in beginsel positief over de invoering van een deeltjestest in de APK. De belangrijkste overweging is het grote effect die het roetfilter heeft op de kwaliteit van de emissies. Uit onderzoek van TNO blijkt dat één voertuig met een niet goed werkend, of verwijderd roetfilter meer fijnstof uitstoot dan 25 tot 100 voertuigen met een goed werkend filter. De SO-APK maakt een aantal belangrijke kanttekeningen onder ander met betrekking tot de investeringskosten, de levering en het gebruik van de deeltjesteller en de communicatie rond de invoering van de nieuwe APK-test.

Het is volgens de SO-APK niet realistisch dat de nieuwe APK-deeltjestellertest nog in 2021 wordt ingevoerd. Invoering per 01-01-2022 lijkt de vroegst haalbare mogelijkheid. Voorwaarden hiervoor zijn dat de regelgeving in het derde kwartaal van 2020 gerealiseerd is en dat in januari 2021 meerdere typegoedgekeurde deeltjestellers beschikbaar en leverbaar zijn. De SO-APK is van mening dat de uiteindelijke invoeringsdatum het beste na het hoogtepunt van de coronacrisis kan worden bepaald. De SO-APK adviseert om 3 jaar na de invoering van de deeltjesteller een evaluatie uit te voeren.

Een conceptversie van het ontwerp van deze wijzigingsregeling is op 26 mei 2020 voor pré-consultatie voorgelegd aan de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK). In reactie hierop heeft de SO-APK om een verheldering gevraagd ten aanzien van (1) het (gemeenschappelijk) gebruik/bezit van deeltjestellers door APK-erkenninghouders, (2) het aantal auto's waarbij de nieuwe APK-test moet worden uitgevoerd en (3) de benodigde tijden voor uitvoering van de verschillende metingen. Naar aanleiding hiervan is een nieuwe analyse/inschatting gemaakt van aantallen auto's per 1 januari 2020 respectievelijk 1 januari 2025 en is door de RDW nog eens goed gekeken naar de tijd die nodig is voor uitvoering van de verschillende metingen. De inzichten hieruit zijn verwerkt in de inschatting van het milieueffect (zie paragraaf 2) en de lasten van invoering van de nieuwe APK-test (zie paragraaf 3.2). Daarnaast is de toelichting van deze wijzigingsregeling op deze punten aangevuld.

²¹ <https://www.atr-regeldruk.nl/wp-content/uploads/2020/11/20-U143-Min-IenW-Reg-voertuigen-ivm-invoering-APK-roetfiltercontrole-met-deeltjesteller-w.g.pdf>



4.2 Internconsultatie en verruiming van de overgangsregeling

Omdat deze wijzigingsregeling veranderingen met zich meebrengt in de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen, is een consultatie gedaan via internet. Met de verzending van de brief²² over Duurzame Mobiliteit aan de Tweede Kamer is de internet consultatie op 5 oktober 2020 van start gegaan. In deze brief meldt de staatssecretaris van IenW dat zij voornemens is om tegelijkertijd met de opname van de APK-test aan een grotere groep mensen dan nu de mogelijkheid te bieden om kosten voor herstel van hun voertuig te vermijden door de mogelijkheid om een defect of verwijderd roetfilter bij de RDW te melden. Het punt ten aanzien van verruiming van de overgangsregeling is daarom meegenomen als vraag in de consultatie.

De consultatie heeft 12 reacties opgeleverd. De meeste reacties zijn kritisch. Tegenstanders pleiten voor uitstel. Voornamelijk de hoge kosten, die moeten worden terugverdiend bij een afnemend aantal dieselauto's, worden genoemd. Enkele reacties zijn positief. Drie SO-APK leden hebben in de consultatie aangegeven niets te zien in verruiming van de overgangsregeling. In de vervolg pré-consultatie, die voorafgaand aan de internetconsultatie is gehouden, was de SO-APK al met deze reactie gekomen. Een persoon die reageerde op de internetconsultatie gaf aan voorstander te zijn van verruiming. Wat betreft de investeringskosten wijst één SO-APK lid in de reactie specifiek op de vrije keuze van APK-bedrijven diesel voor aanschaf van een deeltjesteller. Zoals in het voorgaande vermeld wordt hier in 2021 gevolg aan gegeven.

5. Notificatie

Het ontwerp van een eerdere wijziging van de Regeling voertuigen om controle van roetfilters met een deeltjesteller mogelijk te maken, is op 8 juli 2019 voorgelegd aan de Europese Commissie ter voldoening aan het bepaalde in artikel 5, eerste lid, van Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEU 2015, L 241; notificatienummer 2017/0351/NL).

Op grond van artikel 6, eerste lid, van de voornoemde richtlijn, is vervolgens een standstilltermijn van drie maanden in acht genomen, welke termijn op 9 oktober 2019 is geëindigd. Binnen deze termijn zijn geen reacties ontvangen. De wijzigingsregeling om de deeltjestest mogelijk te maken is hierna op 21 november 2019 door de Minister voor Milieu en Wonen ondertekend (nr. IENW/BSK-2019/202498) en op 22 november 2019 in de Staatscourant gepubliceerd (Nr. 63953, 22 november 2019).

Met deze wijziging van de Regeling voertuigen wordt voor dieselauto's vanaf 2015 de afkeurnorm verruimd naar 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter. Verder treden er geen veranderingen op ten aanzien van de permanente voertuigeis dat het roetfilter van dieselauto's met een door de fabrikant gemonteerd roetfilter goed dient te werken. Met deze wijzigingsregeling wordt alleen bewerkstelligd dat tijdens de APK getest gaat worden of er aan de reeds bestaande permanente eis ten aanzien van de goede werking van het af-fabriek roetfilter wordt voldaan. De permanente eis zelf wordt verder niet aangepast en ook wordt de werkingssfeer niet uitgebreid of beperkt. Gezien deze omstandigheden is er geen reden om opnieuw tot notificatie over te gaan.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel A

In artikel 5.2.11 worden het negende en tiende lid samengenomen tot een nieuw negende lid dat gaat over de visuele controle van roetfilters. De criteria voor visuele controle van het oude negende en tiende lid worden hierbij overgenomen voor het nieuwe negende lid. Door het wegvallen van het tiende lid moeten het elfde en twaalfde lid worden vernummerd tot het tiende en elfde lid. Met de samenvoeging van het negende en tiende lid wordt een vereenvoudiging van de regelgeving doorgevoerd. In artikel 5.2.11 heeft nu nog slechts één lid betrekking op de eis aangaande de aanwezigheid en het niet duidelijk defect zijn van het roetfilter. Verdere aanpassing is dat voor het negende lid van artikel 5.2.11 apart wordt bepaald dat voor de wijze van keuren een visuele controle geldt. Niet langer wordt dit voor het negende lid in het achtste lid bepaald.

De deeltjesmassa type 1 betreft de waarde zoals bij de Europese typekeuring van personenauto's en

²² Kamerstukken II, 2020/21, 32 813, Nr. 572



bestelauto's gemeten op de rollenbank en waarbij de uitstoot wordt uitgedrukt in gram per kilometer en sinds Euro-5 in milligram per kilometer. Nieuw element voor het negende lid is dat ook bij voertuigen waarvan is vastgesteld dat ze van een roetfilter zijn voorzien, de APK-roetfiltercontrole moet worden uitgevoerd. Hierbij gaat het om dieselauto's waarvoor als onderdeel van de tegenbewijsregeling voor de MRB-roettoeslag op een RDW-keuringsstation wordt vastgesteld dat het voertuig van een roetfilter is voorzien. Voertuigeigenaren kunnen deze keuring laten uitvoeren bij dieselauto's van vóór 1 september 2009 waarvoor in het kentekenregister geen fijnstofwaarde is vastgelegd. Voertuigen waarvan door de RDW is vastgesteld dat ze van een roetfilter zijn voorzien, komen niet meer in aanmerking voor de MRB-roettoeslag.

In het elfde lid (oude twaalfde lid) van artikel 5.2.11 komt onder Wijze van keuren de passage te vervallen dat 'Aan deze eis niet wordt getoetst tijdens de algemene periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport'. Het schappen van deze passage is het meest essentiële deel van deze wijzigingsregeling. Als gevolg hiervan moet vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling tijdens de APK worden getoetst of aan de eis met betrekking tot de goede werking van het roetfilter is voldaan. Hiermee wordt de roetdeeltjestest voor controle van roetfilters verplicht onderdeel van de APK van dieselpersonenauto's met een af-fabriek roetfilter. Door het samenvoegen van het negende en tiende lid van artikel 5.2.11 komt in het elfde lid van artikel 5.2.11 de verwijzing naar het tiende lid komen te vervallen.

Tot slot wordt aan artikel 5.2.11 een nieuw twaalfde lid toegevoegd, waarin wordt bepaald dat de verplichtingen, bedoeld in het zevende lid en tiende lid, niet gelden voor personenauto's met een verbrandingsmotor met een compressie-ontsteking en een roetfilter, als bedoeld in het negende lid. De eis van het zevende lid heeft betrekking op de hoeveelheid roet in de uitlaatgassen en wordt gecontroleerd door uitvoering van een vrije acceleratie rooktest met een opaciteitsmeter. Hiermee komt voor dieselauto's met roetfilters de deeltjestest in de plaats van deze opaciteitstest. De eis van het tiende lid (oude elfde lid) heeft betrekking op het uitlezen van het EOBD-systeem. Met de introductie van de nieuwe deeltjestest voor controle van roetfilter wordt dus niet langer het EOBD-systeem uitgelezen om de uitlaatgassen te controleren.

Onderdeel B

In artikel 5.3.11 worden voor bedrijfsauto's dezelfde aanpassingen doorgevoerd als in artikel 5.2.11 voor personenauto's. De eis met betrekking tot de hoeveelheid roet in de uitlaatgassen tijdens vrije acceleratie (zevende lid) komt te vervallen voor dieselbedrijfsauto's met roetfilter. Ook de alternatieve eis met betrekking tot het succesvol doorlopen van de EOBD-procedure (tiende lid, oude elfde lid) komt voor dieselbedrijfsauto's met een af-fabriek roetfilter te vervallen. Daarnaast wordt voor deze voertuigen de bepaling geschrapt dat tijdens de algemene periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport niet wordt getoetst aan de eis met betrekking tot de goede werking van het roetfilter.

Voor dieselbedrijfsauto's met een af-fabriek roetfilter brengt dit met zich mee dat met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling tijdens de APK niet langer het EOBD-systeem wordt uitgelezen om de uitlaatgassen te controleren en dat geen vrije acceleratie rookmeting meer wordt gedaan. In plaats hiervan wordt in de APK van dieselbedrijfsauto's met een af-fabriek roetfilter een deeltjestest gedaan voor controle van roetfilter.

Onderdeel C

In artikel 5.3a.11 worden voor bussen dezelfde wijzigingen doorgevoerd als in artikel 5.2.11 voor personenauto's en in artikel 5.3.11 voor bedrijfsauto's. Voor dieselmussen met een roetfilter komt de eis met betrekking tot de hoeveelheid roet in de uitlaatgassen tijdens vrije acceleratie te vervallen (zevende lid). Ook de alternatieve eis met betrekking tot het succesvol doorlopen van de EOBD-procedure (tiende lid) komt te vervallen. Voor de eis met betrekking tot goede werking van het roetfilter wordt de passage geschrapt dat aan deze eis niet wordt getoetst tijdens de algemene periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport. Hiermee komt voor dieselmussen met een af-fabriek roetfilter de verplichting tot het uitlezen van het EOBD-systeem en de vrije acceleratie rooktest te vervallen. In plaats hiervan wordt voor dieselmussen met af-fabriek roetfilter in de APK een roetdeeltjestest ingevoerd voor controle van de goede werking van het roetfilter.

Onderdeel D

In het derde lid van artikel 6.20 wordt reeds bepaald dat lichtste bedrijfswagens (categorie N1, klasse I) na wijziging van de constructie vanaf 1 januari 2012 aan de Euro-5 fijnstofnorm van 0,005 g/km moeten voldoen. Hiermee wordt de eis voor wijziging constructie met betrekking tot een emissiebeheersingssysteem voor alle lichte bedrijfsauto's (categorie N1) gelijkgetrokken. Op gelijke wijze wordt



in het nieuwe lid 3a van artikel 6.20 bepaald dat voor personenauto's de in Bijlage IV van de Regeling voertuigen opgenomen eisen voor wijziging van de constructie met betrekking tot een systeem voor beheersing van de emissies die toepassing van een door de fabrikant gemonteerd roetfilter met zich meebrengen, pas vanaf 1 januari 2017 ingaan. Voor voertuigen waarbij voor de Europese typekeuring de emissies in gram per kilometer worden gemeten gaat het hierbij om de Euro 5-fijnstofnorm, bedoeld in bijlage I van verordening (EG) 715/2007 en voor voertuigen waarbij de emissies in gram per kilowattuur worden gemeten om de Euro 6-fijnstofnorm, bedoeld bijlage I van verordening (EG) 595/2009. Deze bepaling staat los van de typegoedkeuring volgens deze verordeningen, waaraan voertuigen moeten voldoen bij de eerste toelating op de weg.

In het vierde lid van artikel 6.10 wordt bepaald dat in afwijking van het eerste lid van artikel 6.1, een wijziging in de constructie waarbij een emissiebeheersingssysteem van een voertuig met compressie-ontsteking is verwijderd, mag worden aangetoond door middel van een aan de RDW af te geven verklaring door de kentekenhouder. Door middel van deze wijzigingsregeling wordt het vierde lid van artikel 6.10 zodanig gewijzigd dat deze wijze voor melding van de betreffende wijziging van de constructie geldt voor personenauto's, die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 2017 alsook voor andere voertuigen dan een personenauto die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 2012 wanneer de deeltjesmassa is gemeten in gram per kilometer, of die in gebruik is genomen voor 31 december 2013 wanneer de deeltjesmassa is gemeten in gram per kilowattuur. Op grond hiervan is het voor deze voertuigen toegestaan het roetfilter te verwijderen zonder dat goedkeuring als bedoeld in artikel 6.1, eerste lid, vereist is.

Onderdeel E

Door middel van de Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 15 december 2020, nr. IENW/BSK-2020/240562, tot wijziging van de Regeling voertuigen en enkele andere regelingen in verband met de aanpassing van diverse permanente eisen, gebruikseisen en technische eisen²³ is onder Artikel I, onderdeel AK, bij vergissing Artikel 8.4.78 komen te vervallen. Zoals aangegeven in de artikelsgewijze toelichting werd verondersteld dat in Artikel 8.4.78 eisen werden gesteld aan uitlaatgastesters die uitsluitend toezien op het meten van koolmonoxide. Door middel van de Regeling van de Minister voor Milieu en Wonen van 21 november 2019, nr. IENW/BSK-2019/202498, tot wijziging van de Regeling voertuigen om controle van roetfilters met een deeltjesteller mogelijk te maken en een aantal overige technische wijzigingen door te voeren²⁴, is echter het oude Artikel 8.4.78 met eisen aan uitlaatgastesters voor het meten van koolmonoxide vervangen door een nieuw Artikel 8.4.78 met eisen met betrekking tot de handleiding behorende bij de deeltjesteller. Deze laatste eisen moeten niet komen te vervallen. Met deze aanpassingen worden de eisen met betrekking tot de handleiding voor de deeltjesteller weer hersteld.

Onderdeel F

In Artikel 45f van Bijlage VIII wordt een wijziging doorgevoerd met betrekking tot de norm voor het aantal deeltjes bij stationair toerental. Voor alle dieselauto's met roetfilter komt te gelden dat de uitlaatgassen bij stationair toerental niet meer deeltjes mogen bevatten dan 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter. Hiermee komt de strengere norm van 250.000 deeltjes per kubieke centimeter te vervallen die gold voor voertuigen in gebruik genomen na 31 december 2014.

Onderdeel G

In artikel 45g van Bijlage VIII wordt een aanpassing doorgevoerd om te bewerkstellingen dat bij een dieselauto met meerdere roetfilters elk roetfilter afzonderlijk wordt gecontroleerd. Bij sommige dieselmotoren, met name bij grotere dieselmotoren in V-opstelling, kan het namelijk voorkomen dat het uitlaatsysteem uit twee afzonderlijke delen bestaat met elke een eigen roetfilter. In dat geval moeten beide roetfilters afzonderlijk worden gecontroleerd.

Om te bewerkstellingen dat elk roetfilter afzonderlijk wordt gecontroleerd is in het vierde lid van artikel 45g de zinsnede 'het uitlaatsysteem' vervangen door 'een uitlaatsysteem met één roetfilter'. Deze zin komt hierdoor als volgt te luiden: Indien een uitlaatsysteem met één roetfilter meer dan één uitmonding heeft, beperkt de controle zich tot één uitmonding. Aansluitend wordt een nieuw vijfde lid toegevoegd dat als volgt luidt: Indien een uitlaatsysteem meerdere roetfilters bevat, wordt in de uitmonding van elk roetfilter een controle uitgevoerd. Bij een uitlaatsysteem met één roetfilter en twee uitlaatmondingen kan dus met een deeltjesmeting worden volstaan en bij een uitlaatsysteem met

²³ Stcrt. 2020, 64644.

²⁴ Stcrt. 2019, 63953.



twee roetfilters en twee uitlaatmondingen moeten in de uitmonding van elk roetfilter een controle uitgevoerd.

Artikel II

1 juli 2022 als datum van inwerkingtreding van de nieuwe APK-test sluit aan bij de vaste veranderingen voor ministeriële regelingen. Ervan uitgaand dat in 2021 meerdere door het NMI goedgekeurde APK-deeltjestellers op de markt worden aangeboden, wordt met inwerkingtreding op 1 juli 2022 voldoende tijd gegeven aan APK-erkenninghouders om een roetdeeltjesteller aan te schaffen. In oktober 2021 zal worden bezien of er voldoende deeltjestellers van meerdere fabrikanten beschikbaar zijn. Als dit niet het geval is, dan zal de inwerkingtreding van deze wijziging opnieuw worden bepaald. Artikel I, onderdeel E, met de eisen met betrekking tot de handleiding behorende bij de deeltjesteller treedt in werking op de dag na de datum van publicatie van deze wijzigingsregeling in de Staatscourant.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-Van der Meer*