

Vergaderjaar 2008–2009

**30 175**

**Besluit luchtkwaliteit 2005**

**Nr. 83**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 20 mei 2009

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de brief van 27 februari 2009 inzake halfopen roetfilters (Kamerstuk 30 175, nr. 77). De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft deze vragen beantwoord bij brief van 20 mei 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Koopmans

De griffier van de commissie,  
Van der Leeden

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van Gent (GL), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), onder-voorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), Voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppéus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Madlener (PVV), Ouweland (PvdD), Bilder (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Linhard (PvdA).

Plv. leden: Vendrik (GL), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Pieper (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Sterk (CDA), Ortega-Martijn (CU), Besselink (PvdA).

1

*Hoeveel halfopen roetfilters zijn er in zware voertuigen geplaatst?*

Volgens de afmeldingen bij de RDW zijn er tot en met 20 maart 2009 van het halfopen type 15 261 roetfilters geplaatst.

2

*Hoeveel aanvragen voor halfopen roetfilters zijn nog in behandeling?*

De aanvragen voor subsidie worden op dit moment binnen een week afgehandeld. Het aantal aanvragen voor halfopen roetfilters dat dan ook in behandeling is bedraagt maximaal enkele tientallen.

3

*Hoeveel zware voertuigen rijden er nog rond zonder halfopen roetfilter?*

In Nederland zijn ongeveer 215 000 zware voertuigen van verschillende emissieklassen. Ruim 15 000 daarvan zijn voorzien van een halfopen filter, en ruim 8000 van een gesloten filter. Er rijden dus nog ruim 190 000 voertuigen rond zonder filter. Daarbij dient aangetekend te worden dat voertuigen met emissieklasse 0 of I niet voor gesubsidieerde roetfilters in aanmerking komen en dat voor Euro IV en V retrofit roetfilters niet noodzakelijk zijn om van de milieuzones gebruik te kunnen maken. Dat betekent dat het merendeel van de zware voertuigen waarvoor retrofit in de rede ligt, inmiddels van een halfopen of gesloten roetfilter is voorzien.

4

*Hoeveel lager dan de aanname is de fijnstofemissie op basis van het uitgevoerde onderzoek?*

Bij het opzetten van de typekeuringseisen is gebruik gemaakt van de voorsprong in kennis en ervaring waarover de Duitse overheid en de Duitse onderzoeksinstituten TÜV Nord beschikten. Op voorstel van de Duitsers is een rendementseis geïntroduceerd van 50%, gekoppeld aan een testprocedure die tot een reproduceerbaar resultaat moest leiden. Momenteel wordt onderzocht hoe het kan dat de resultaten van de testprocedure tot substantieel andere resultaten leiden dan de recente metingen van TNO laten zien. TNO schat op basis van de metingen tot nu toe het praktijkrendement op 5 tot 20% tijdens langdurig stadsverkeer, en 20 tot 40% tijdens langdurig snelwegverkeer. Tijdens gemengd stadsverkeer en snelwegverkeer zal het rendement tussen die waarden in liggen. In berekeningen die voor het NSL zijn verricht, werd voorheen voor deze halfopen filters rekening gehouden met een filterrendement van 30%.

5

*Hoeveel subsidie is per halfopen roetfilter gegeven en hoeveel subsidie is hieraan in totaal uitgegeven?*

In totaal is er ruim 80 miljoen euro aan halfopen filters op zware voertuigen uitgegeven. Het gemiddelde subsidiebedrag bedraagt 5340 euro.

6 en 7

*Hoeveel halfopen roetfilters zijn er in personenauto's geplaatst?  
Hoeveel subsidie is al uitgegeven voor halfopen roetfilters voor personenauto's en hoeveel is daarvoor nog beschikbaar?*

Retrofit van personenauto's is om economische redenen alleen mogelijk met halfopen filters. Gesloten filters vergen bij personenauto's namelijk een interactie met het motormanagement, wat bij retrofit tot onaanvaard-

bare kosten leidt en dus alleen in aanmerking komt bij nieuwe auto's die daar af-fabriek mee kunnen worden uitgerust.

Tot en met 20 maart 2009 zijn er 79 411 personenauto's met een retrofit roetfilter bij de RDW geregistreerd. Hiermee was een subsidiebedrag van 38 242 500 euro gemoeid. Op genoemde datum was nog 11 757 500 euro voor de subsidiëring beschikbaar.

8

*Kan worden gegarandeerd dat lopende het onderzoek en verdere besluitvorming, de financiële middelen die gereserveerd zijn voor de plaatsing van roetfilters beschikbaar blijven voor verbetering van de luchtkwaliteit door de transportsector?*

Ja, er is geen twijfel over de werking van gesloten roetfilters. Door de aard van hun constructie, die wordt afgedwongen door de strenge keuringseis, is een effectieve filtering onder alle omstandigheden verzekerd. Ik zie dus geen aanleiding om de subsidieregeling hiervoor stop te zetten. Van belang is dat er op 24 maart 2009 voor de subsidiëring van retrofit roetfilters op zware voertuigen nog ruim 14 miljoen euro beschikbaar is. Deze uit het FES-fonds stammende middelen blijven beschikbaar voor de verbetering van de luchtkwaliteit.

9

*Wordt de typegoedkeuringstest voor alle roetfilters aangepast en waar nodig herhaald, nu is gebleken dat deze kan afwijken van praktijkresultaten?*

Er zijn geen redenen om de typegoedkeuringstest voor gesloten retrofit roetfilters aan te passen. Wat betreft de halfopen roetfilters zal ik na afronding van het vervolgonderzoek, als een meer compleet beeld is verkregen van de werking van verschillende typen halfopen roetfilters onder uiteenlopende gebruiksomstandigheden, besluiten of en, zo ja, welke maatregelen genomen zullen worden teneinde de prestaties onder praktijkomstandigheden beter te garanderen. Hierbij moet wel worden bedacht dat het merendeel van de zware voertuigen waarvoor retrofit in de rede ligt, inmiddels van een roetfilter is voorzien, en dat er zoals opgemerkt in het antwoord op vraag 3 dus nauwelijks nog een markt van interessante omvang zal zijn voor de producenten van roetfilters, op basis waarvan zij de hoge kosten van ontwikkeling en typekeuring van nieuwe roetfilters nog kunnen terugverdienen.

10 en 31

*Hoe verhoudt uw brief zich tot uw opmerking tijdens het algemeen overleg over luchtkwaliteit van 17 december 2007, dat de discussie over roetfilters kon worden afgesloten?*

*In de brief aan de Kamer d.d. 27 februari 2009 stelt u dat u de subsidie voor halfopen roetfilters op de kortst mogelijke termijn wil stilzetten. Hoe verhoudt deze brief zich tot uw brief d.d. 16 oktober 2007, nr. 30 175, nr. 39, waarin u schrijft dat u «de discussie over de zeer succesvolle regeling wil sluiten»?*

In het AO Luchtkwaliteit op 19 december 2007 betrof de discussie het vermeende ontstaan van toxische stoffen in retrofit roetfilters bij personenwagens. Bij die gelegenheid heb ik aangegeven dat TNO heeft bevestigd dat er geen aanleiding is om aan te nemen dat er toxische stoffen ontstaan in roetfilters. Om die reden heb ik geconstateerd dat de discussie over een mogelijk schadelijk effect van roetfilters op de gezondheid gesloten kon worden.

11

*Hoeveel miljoen euro is uitgegeven aan de retrofit roetfilters in totaal en hoeveel daarvan is uitgegeven sinds het rapport van TNO van 7 november 2007?*

Voor retrofit roetfilters voor personenwagens bedroeg de betaling tot en met 7 november 2007 18 miljoen euro. Vanaf dat moment is nog eens 20 miljoen euro betaald tot een totaal van 38 miljoen euro. Voor retrofit roetfilters voor zware voertuigen bedroeg de betaling tot en met 7 november 2007 56 miljoen euro. Vanaf dat moment is nog eens 80 miljoen euro betaald, in totaal dus 136 miljoen euro.

12

*Was het niet mogelijk geweest vóór de invoering van de subsidieregeling voor halfopen roetfilters inzicht te krijgen in de effectiviteit van deze filters?*

Mijn ambtsvoorganger, de toenmalige staatssecretaris van VROM, werd geconfronteerd met een kip en ei probleem. Er was nog geen markt voor retrofit roetfilters, en daarom ook nog geen aanbod van productierijpe types daarvan. Voor het doen van proeven was niets anders beschikbaar dan prototypes, die veelal ook nog eens met een andere prestatie-eis en een andere toepassing voor ogen waren ontwikkeld. Pas nadat mijn ambtsvoorganger de typekeuringseisen had vastgesteld en de subsidievoorwaarden waren bekend gemaakt, besloot een eerste aanbieder halfopen filters in productie te nemen en op de markt te brengen. Pas toen dat een succes bleek, volgden meer aanbieders van halfopen roetfilters en er volgden ook aanbieders van gesloten roetfilters.

13, 14 en 23

*Overweegt u de bedrijven die op aandringen van uw ministerie één of meerdere van de 15 000 half open roetfilters (binnen de regeling) hebben geplaatst, tegemoet te komen?*

*Bent u bereid te onderzoeken of er een regeling kan komen waarbij de bedrijven die een half open roetfilter hebben aangeschaft deze op kosten van het Rijk kunnen laten vervangen door een gesloten roetfilter? Is dit technisch altijd mogelijk? Klopt het dat een dergelijke operatie ongeveer 70 miljoen euro zou kosten?*

*Op welke wijze worden eigenaren van een nu ineffectief gebleken filter tegemoet gekomen? Worden zij in staat gesteld om alsnog met subsidie een gesloten roetfilter aan te schaffen. En zo ja, wat zijn de kostenconsequenties hiervan en is daar al voldoende budget voor vrijgemaakt?*

Bedrijven hebben roetfilters laten monteren die voldoen aan de typegoedkeuringseisen en hebben op grond hiervan faciliteiten verworven bij de toegang tot milieuzones. Deze faciliteiten berusten op afspraken tussen rijksoverheid, gemeenten en de transportsector, waaraan niet zal worden getornd.

Bijgevolg ben ik niet bereid, nu niet en ook niet nadat het thans in uitvoering zijnde aanvullend onderzoek naar de emissies van andere halfopen retrofit roetfilters op zware voertuigen is afgerond, een subsidieregeling te overwegen voor het vervangen van halfopen roetfilters door gesloten filters. Het is technisch ook niet voor alle zware voertuigen mogelijk. Een dergelijke operatie zou op zijn minst 110 miljoen euro kosten. Gelet op het feit dat het om voertuigen gaat die nog een beperkt aantal jaren mogen worden ingezet binnen milieuzones, is een dergelijke operatie zo ondoelmatig dat ik hiervoor geen budget zal vrijmaken.

15

*Hoe werkt het nieuwe onderzoeksgegeven dat halfopen roetfilters veel*

*minder rendement hebben dan eerder werd verondersteld door in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en de luchtkwaliteitsplannen van gemeenten? Met welke maatregelen gaat u deze tegenvaller herstellen?*

Op basis van een globale berekening blijkt dat de totale emissie van PM<sub>10</sub> door het vrachtverkeer (inclusief de niet-uitlaatemissies) in een milieuzone met ongeveer 0,5–1% minder afneemt dan oorspronkelijk verwacht. Het effect van een geringere effectiviteit van halfopen filters op de lokale concentratie van PM<sub>10</sub> is naar inschatting dan ook klein (minder dan 0,1 microgram per kubieke meter). Het beperkte effect op de emissies van PM<sub>10</sub> is als volgt te verklaren. Ten eerste is het percentage jonge voertuigen (Euro IV en V) in een milieuzone beduidend hoger dan in het landelijke beeld. Ten tweede is het percentage gesloten filters in een milieuzone hoger dan landelijk (respectievelijk 50% tegenover 20%). Dit laatste blijkt uit tellingen in Utrecht en Den Haag. Het tegenvallende effect op de oorspronkelijk verwachte verbetering van de luchtkwaliteit betreft vooral het feit dat de fractie in PM<sub>10</sub> van de ultrafijne roetdeeltjes – die gezondheidskundig juist als extra schadelijk voor de gezondheid wordt beschouwd – minder snel afneemt. Wat betreft het tijdig voldoen aan de PM<sub>10</sub>-normen conform de taakstelling voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn de gevolgen verwaarloosbaar. Bij het kleine negatieve effect op de afname van de PM<sub>10</sub>-concentratie zal de omvang van de lokale knelpunten met normoverschrijding niet wezenlijk toenemen.

Tevens wil ik benadrukken dat wegvallen van deze reductie naar verwachting kan worden gecompenseerd door de landelijke sloopregeling voor oude personen- en bestelauto's, die rond 1 juni in werking treedt!

16 en 30

*Ziet u aanleiding om de afspraken rond de toelating tot milieuzones te herzien, nu blijkt dat half open roetfilters nauwelijks rendement hebben? Kunnen vervoerders die de betwiste roetfilters nu hebben laten installeren gegarandeerd zonder negatieve consequenties elke milieuzone in Nederland binnen?*

Ik zie geen reden om de afspraken rond de toelating tot milieuzones te herzien. Degenen die een halfopen filter hebben aangeschaft, hebben immers te goeder trouw gehandeld. Ik onderschrijf daarom ten volle de conclusie die de stuurgroep Milieuzones naar aanleiding van het recente TNO-onderzoek trok, om zware voertuigen met halfopen retrofit roetfilters conform gemaakte afspraken toegang te blijven geven tot de milieuzones.

17 en 27

*Hebben de nieuwe onderzoeksgegevens consequenties voor de totstandkoming van het convenant rond de milieuzones voor bestelauto's? Is het voorstel voor de uitbreiding van de milieuzones met bestelbusjes nog voor de zomer te verwachten? En wordt daarbij aangesloten op de Duitse systematiek?*

Hierover heb ik de Tweede Kamer begin mei apart geïnformeerd.

18

*Waarom is de typegoedkeuring voor de door TNO geteste en ineffectief bevonden roetfilters voor vrachtwagens gehandhaafd?*

De typekeuringseisen geven een uitputtende opsomming van de redenen waarom een typekeuring kan worden ingetrokken. Het onbevredigend functioneren onder praktijkomstandigheden maakt geen deel uit van die

opsomming. De instantie die de typekeuring in Nederland afgeeft, de RDW, ziet dan ook geen juridisch houdbare argumenten om de typekeuring eenzijdig in te trekken, nu niet is aangetoond dat niet aan de typekeuringseisen wordt voldaan.

19

*Klopt het dat deze halfopen filters voor vrachtwagens nog steeds kunnen worden aangeschaft?*

Ja.

20

*Klopt de inschatting dat de halfopen filters voor vrachtwagens ook zonder subsidie goedkoper zijn dan de aanschaf van de veel effectievere gesloten filters met subsidie?*

De inschatting kan niet in het algemeen worden bevestigd. Voor zware voertuigen zijn halfopen filters zonder subsidie momenteel deels duurder, deels goedkoper dan gesloten filters met subsidie. De totale kosten voor het plaatsen van het filter blijken in de praktijk sterk afhankelijk van de aanbieder. Verder zijn met name de beperkt toegepaste gesloten filters met actieve regeneratie van het filter met subsidie duurder dan halfopen filters zonder subsidie.

21

*Hoe kan worden voorkomen dat er nog nieuwe halfopen filters worden aangeschaft die toegang geven tot de milieuzones? Kan de typegoedkeuring en het bijschrijven van het roetfilter op het kenteken worden ingetrokken?*

Zolang de actuele typegoedkeuring van nieuwe halfopen filters blijft bestaan, behouden voertuigen die van een dergelijk nieuw filter worden voorzien, toegang tot de milieuzone. Wel heeft de stuurgroep milieuzones inmiddels de conclusie getrokken dat een ondernemer niet gedwongen zal worden een halfopen filter te plaatsen om aan de milieuzonecriteria te voldoen. Dit betekent dat deze eigenaren voor de milieuzones een onthefing van SenterNovem kunnen krijgen in het geval dat er voor hun vrachtwagen ook geen gesloten roetfilter beschikbaar is. Indien uit aanvullend onderzoek blijkt dat de emissiereductie van alle halfopen retrofit roetfilters in de praktijk sterk achterblijft bij de percentages die in de typegoedkeuring worden gehaald, is het voor de RDW niet mogelijk om eenzijdig bestaande typegoedkeuringsovereenkomsten in te trekken. Naar verwachting zou een dergelijke actie tot schadeclaims leiden. In dit geval is de enige mogelijkheid dat het ministerie van VROM nieuwe eisen formuleert die garanties geven dat in de toekomst alleen halfopen retrofit roetfilters worden geïnstalleerd die onder praktijkomstandigheden een bevredigende emissiereductie realiseren. Vanwege de eis dat typekeuringstests goed reproduceerbaar moeten zijn, is een eventuele aanpassing van de typekeuringstest overigens een lastige opgave.

22

*Hoe kunnen de bestaande halfopen filters van de markt worden gehaald?*

Zolang de aanbieders daarvan over een geldige typegoedkeuring beschikken, is dat niet mogelijk. Slechts een aanpassing van de keurings-eisen en -procedures en een verzoek aan leveranciers om de levering van halfopen filters tijdelijk te stoppen kunnen ertoe leiden dat geen nieuwe goedkeuringen worden verleend voor filters die in de praktijk onbevredigend werken, en dat met inachtneming van een redelijke overgangstermijn de eerder afgegeven typegoedkeuringen komen te vervallen, tenzij wordt aangetoond dat de filters aan de aangescherpte eisen voldoen. Het

ligt voor de hand in dit geval voor een heel korte overgangstermijn te kiezen, maar dat zal nog wel juridisch moeten worden getoetst.

24

*Hoeveel zouden de fijn stof emissies in milieuzones afnemen als in plaats van halfopen gesloten filters worden toegepast in de milieuzones?*

Zie ook het antwoord op vraag 15. Als alleen gesloten roetfilters zouden worden toegepast in de milieuzones zou de lokale vrachtwagenemissie in de milieuzone met ca. 2% zijn afgenomen. De aanname dat in plaats van alle halfopen filters gesloten filters worden toegepast, is echter – voor het verleden – niet reëel. Als zware voertuigen bijna uitsluitend in stadsverkeer worden gebruikt, bereiken de uitlaatgassen te zelden de vereiste regeneratietemperatuur. Behalve de tegenvallende emissiereductie heeft dit bij halfopen filters geen effect op het filter en de motor van het voertuig. Een gesloten filter echter dat niet regenereert, kan motor- of filterschade veroorzaken. Als dit risico groot is, kunnen ondernemers een ontheffing bij SenterNovem aanvragen. Een dergelijk voertuig hoeft dan geen filter te hebben, om toch toegang te krijgen tot de milieuzone. Als gevolg hiervan zou ingeval alleen gesloten filters zouden kunnen worden geplaatst de fijnstofuitstoot minder sterk zijn afgenomen dan op het eerste gezicht wordt verwacht. Doordat sinds kort duurdere, actief regenererende gesloten roetfilters op de markt komen, komt de aanleiding om een ontheffing te vragen in een toenemend aantal gevallen te vervallen.

25

*Wat zijn de kostenconsequenties als in de resterende vraag naar roetfilters voor milieuzones en daarbuiten wordt voorzien door enkel de effectievere gesloten filters, en is daar al voldoende budget voor vrijgemaakt?*

Het is nimmer de bedoeling geweest om voor de subsidieregeling retrofit zware voertuigen zoveel subsidie vrij te maken dat voor alle roetfilters op Euro 2 en 3 voertuigen die in milieuzones worden ingezet, subsidie wordt verleend. Immers hoe later de filters worden gemonteerd, hoe korter zij een bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit geven gelet op de data waarop de toegang tot milieuzones voor zware voertuigen met retrofit roetfilter ten einde loopt. De ondernemers die bewust gepland hebben om met Euro 2 en Euro 3 voertuigen zo lang mogelijk toegang te hebben tot milieuzones, hebben reeds een roetfilter laten monteren. Enkelen die twijfelden tussen montage van een roetfilter en vervanging van hun voertuig door een Euro 4 of Euro 5 voertuig, laten in deze maanden nog een filter monteren. Op 24 maart 2009 was er nog ruim 14 miljoen euro beschikbaar. Op basis van de belangstelling voor de subsidieregeling in de maanden december 2008 t/m februari 2009 is het beschikbare budget toereikend om te voorzien in de montage van het aantal gesloten retrofit roetfilters dat mag worden verwacht als gesloten in plaats van halfopen roetfilters zullen worden gemonteerd.

26

*Op welke wijze wordt het verwachte negatieve effect gecompenseerd? Welke plannen heeft u om de benodigde verbetering van de handhaving en de uitbreiding van milieuzones te faciliteren?*

Bij een pakket van uiteenlopende maatregelen is er immer sprake van deels tegenvallende deels meevallende effecten. In mijn antwoord op de vragen 15 en 24 heb ik al aangegeven dat het negatieve effect beperkt is en wordt gecompenseerd door de sloopregeling. In dit geval acht ik het niet nodig de beperkte tegenvaller te compenseren. Zoals toegezegd in het AO van 15 januari heb ik de gemeenten aangesproken op hun verantwoordelijkheid de milieuzones goed te handhaven. Het doet mij deugd u te melden dat dit door de gemeenten inderdaad voortvarend is opgepakt. Wat betreft de facilitering van uitbreiding van de milieuzones ben ik van

plan door te gaan op de ingeslagen weg, namelijk het overleg tussen gemeenten en bedrijfsleven te stimuleren en faciliteren.

28

*In hoeverre is de Europese afwijzing van het Nederlandse verzoek om eerder roetfilters te mogen verplichten debet aan de subsidiëring van de falende roetfilters? Had een Europees fiat gebruik van deze filters kunnen voorkomen?*

Er is geen relatie tussen de afwijzing door de Europese Commissie van het voorstel tot roetfilterverplichting en de subsidiëring van in de praktijk teleurstellende roetfilters. Het voorstel tot roetfilterverplichting had immers betrekking op affabriek roetfilters op nieuwe personenauto's en lichte bestelwagens, terwijl mijn besluit n.a.v. het door TNO verrichte onderzoek betrekking heeft op retrofit roetfilters op bestaande zware voertuigen.

29

*Zijn de roetfilters, waarvan de gezondheidseffecten al eerder door de Kamer ter discussie zijn gesteld, nu wel schadelijk voor de gezondheid nu uitmidding van het schadelijke  $PM_{2,5}$  door vermeden gezondheidsschade door  $PM_{10}$  tegenvalt?*

In de eerdere discussie met de Kamer over de vermeende schadelijkheid van halfopen roetfilters ging het om roetfilters voor personenauto's. Deze kennen een geheel ander gebruiks- en belastingspatroon, waardoor de nu voorliggende testresultaten van één type halfopen filter voor zware voertuigen niet zonder meer overdraagbaar zijn op de filters voor personenauto's. Het recente onderzoek naar de effectiviteit van halfopen retrofit roetfilters op zware voertuigen geeft geen aanleiding om de gezondheidseffecten van retrofit filters op personenauto's anders te beoordelen dan eerder werd gedaan.

32

*In de brief stelt u dat u aanvullend onderzoek laat doen door TNO. Wat is de kern van het nu lopende aanvullende onderzoek?*

De kern van het aanvullend onderzoek is dat voor halfopen filtertypen van drie verschillende merken op zware voertuigen met een lager motorvermogen dan onderzocht is in de eerste fase, de emissiereductie onder praktijkomstandigheden wordt onderzocht. Daardoor kan uitsluitel worden gegeven of de tegenvallende resultaten onder praktijkomstandigheden gebonden zijn aan een type halfopen filter van één merk (zoals onderzocht in de eerste fase) of aan de techniek van halfopen filters in het algemeen.

33

*Waarom wordt de regeling voor retrofit roetfilters in personenauto's niet onmiddellijk gestopt, ondanks de kennelijke twijfels zoals beschreven in de brief?*

De situatie ligt verschillend voor halfopen filters op zware voertuigen en op personenauto's, wat in beginsel ook mogelijk is vanwege de verschillen in ontwerp en belasting die gelden voor dieselmotoren van zware voertuigen resp. personenauto's. In de literatuur zijn tot heden uiteenlopende berichten, gunstige en minder gunstige, verschenen over de werking van halfopen roetfilters op personenauto's onder praktijkomstandigheden. Omdat het beeld voor personenauto's niet eenduidig is, heb ik TNO gevraagd de verschenen literatuur te analyseren. Dit zal uitmonden in een advies ten aanzien van de werking onder praktijkomstandigheden van deze retrofit filters, op basis waarvan ik kan beslissen of ik maatregelen zal nemen.