

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1461

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** en **Ziengs** (beiden VVD) aan de Minister voor Milieu en Wonen over *het bericht «Nieuwe test voor uitstoot diesels»* (ingezonden 9 december 2019).

Antwoord van Minister **van Veldhoven-van der Meer** (Milieu en Wonen) (ontvangen 23 januari 2020).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht van BNR Nieuwsradio van 4 december jongstleden getiteld: «Nieuwe test voor uitstoot diesels»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja, dit bericht is mij bekend.

#### Vraag 2

Per wanneer zou de nieuwe test bij de Algemene Periodieke Keuring (APK) ingaan die dieselauto's voortaan via een deeltjestest controleert op de aanwezigheid van roet en fijnstof bij de uitlaat?

#### Antwoord 2

Schone lucht is van levensbelang, voor iedereen. Luchtverontreiniging behoort tot de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid, in dezelfde orde van grootte als overgewicht. In het Schone Lucht Akkoord dat op 13 januari 2020 is ondertekend, is een groot aantal maatregelen opgenomen om de lucht schoner te maken, onder andere gericht op handhaving van de milieuregels. Eén van deze maatregelen is invoering van APK-deeltjestest voor controle van roetfilters van dieselauto's. Zoals vermeld in mijn brief<sup>2</sup> van 20 februari 2019 aan de Tweede Kamer wordt ernaar gestreefd de nieuwe test in 2021 in de APK in te voeren. Sinds mei 2018 bestaat er voor dieselauto's met roetfilter al een visuele APK-roetfiltercontrole. Visuele controle is echter niet altijd effectief omdat bij roetfilterverwijdering vaak het filterelement uit de behuizing wordt gehaald. De nieuwe test met deeltjesteller is nauwkeuriger, waardoor verwijderde roetfilters beter worden gedetecteerd.

<sup>1</sup> BNR Nieuwsradio, 4 december 2019 «Nieuwe test voor uitstoot diesels» (<https://www.bnr.nl/nieuws/duurzaamheid/10396469/nieuwe-test-voor-uitstoot-diesels>)

<sup>2</sup> Kamerstuk 30 175, nr. 328

Vraag 3  
Nemen de kosten voor de APK toe?

Antwoord 3

Het is niet op voorhand mogelijk aan te geven hoe de APK-kosten zich zullen ontwikkelen. Er moet aan de ene kant een nieuwe test worden gedaan, waarvoor door APK-bedrijven eenmalig een deeltjesteller moet worden aangeschaft. Daar staat tegenover dat de huidige visuele roetfiltercontrole kan komen te vervallen. Hierdoor worden APK-tijd en kosten verminderd. Ook de zogeheten vrije acceleratie rookmeting, die moet worden uitgevoerd als bij het uitlezen van het On-Board Diagnose (OBD) systeem bepaalde emissie-gerelateerde foutcodes wordt aangetroffen, kan komen te vervallen. Bij het opstellen van de regelgeving voor de APK-roetdeeltjestest zal nader worden uitgewerkt wat er precies in de APK gaat veranderen. Hierbij zal nader op de eventuele gevolgen voor de kosten worden ingegaan.

Vraag 4

Hoeveel personenauto's en -busjes in Nederland rijden er op diesel en beschikken niet over een roetfilter?

Antwoord 4

Momenteel zijn er in Nederland circa 300.000 dieselpersonenauto's en 400.000 dieselbestelauto's zonder een door de fabrikant gemonteerd roetfilter<sup>3</sup>. Het betreft met name dieselpersonenauto's van vóór 2005 en dieselbestelauto's van vóór 2009. Voor deze voertuigen is een roetfilter op basis van Europese regelgeving niet verplicht. Dieselpersonenauto's moeten vanaf 2011 een door de fabrikant gemonteerd roetfilter hebben om aan de Europese emissie-eisen te voldoen. Voor dieselbestelauto's geldt dit vanaf 2012. Een deel van de dieselauto's is al voordat het vanuit Europa verplicht werd van een roetfilter voorzien. Hiervoor waren er destijds namelijk nationale stimuleringsregelingen.

Vraag 5

Hoeveel personenauto's en -busjes in Nederland die op diesel rijden hebben wel een roetfilter, maar blijkbaar een roetfilter die niet goed werkt?

Antwoord 5

Het aantal dieselauto's met defect en verwijderd roetfilter is niet precies bekend. Diverse vlootonderzoeken, die de afgelopen jaren in verschillende landen zijn uitgevoerd, hadden als resultaat dat het aandeel niet goed functionerende roetfilters varieert tussen 9 en 14%<sup>4</sup>. Deze steekproeven waren soms echter beperkt van omvang, niet altijd 100% representatief of er werd een strenger afkeurcriterium toegepast.

Momenteel zijn er in Nederland circa 1.100.000 dieselpersonenauto's en 500.000 dieselbestelauto's met een door de fabrikant gemonteerd roetfilter. Hiervan moeten er respectievelijk 900.000 en 350.000 naar de APK omdat ze drie jaar of ouder zijn. Zoals ook aangegeven in mijn antwoord op vraag 9, zijn er naar schatting 100.000 à 125.000 APK-plichtige dieselpersonenauto's en dieselbestelauto's met een niet goed werkend roetfilter. Deze voertuigen dragen substantieel bij aan de totale fijnstof emissie van dieselvoertuigen met roetfilter.

Vraag 6

Kunt u aangeven waarom mensen een roetfilter zouden moeten verwijderen van hun voertuig? Wat zijn de voordelen hiervan en wat zijn de nadelen?

---

<sup>3</sup> Alle in deze antwoorden genoemde aantallen auto's zijn parkaantallen inclusief geschorste auto's en auto's in handelsvoorraad.

<sup>4</sup> 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.  
Zie: <https://www.tno.nl/nl/aandachtsgebieden/mobiliteit-logistiek/roadmaps/sustainable-traffic-and-transport/sustainable-mobility-and-logistics/verbeteren-luchtkwaliteit-door-monitoring-werkelijke-uitstoot/uitstoot-van-fijnstof-door-dieselvoertuigen/>

#### Antwoord 6

Er is geen sprake van dat roetfilters van dieselauto's zouden moeten worden verwijderd. Voor de meeste dieselauto's is het verwijderen van een roetfilter zelfs verboden. Zonder roetfilter voldoen de meeste dieselauto's namelijk niet aan de emissie-eisen voor toelating tot het verkeer op de weg. Dieselpersonenauto's van 2010 en ouder en dieselbestelauto's van 2011 en ouder kunnen nog wel zonder roetfilter aan de eisen voor toelating tot de weg voldoen. In de praktijk komt het voor dat roetfilters verwijderd worden om kosten voor onderhoud of vervanging uit te sparen. Onderhoud is nodig wanneer een roetfilter te zeer is dichtgeslibd 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 filter is beschadigd. Daarnaast komt het voor dat bij chiptuning nog prima werkende filters «preventief» worden verwijderd. Nadeel van een verwijderd filter is dat de uitstoot van roetdeeltjes sterk toeneemt. Dit is schadelijk voor de gezondheid.

#### Vraag 7

Kunt u inzicht geven in hoeveel een retrofit van een roetfilter inclusief installatie kost? In welke verhouding staat installatie hiervan nog tot de restwaarde van een oude diesel?

#### Antwoord 7

Van «retrofit» wordt gewoonlijk gesproken als naderhand een zogeheten «halfopen» roetfilter wordt gemonteerd bij dieselauto's die oorspronkelijk niet van een filter zijn voorzien. De APK-deeltjestellertest wordt niet verplicht voor auto's met een halfopen retrofit filter. De nieuwe test wordt alleen verplicht voor dieselauto's met een gesloten af-fabriek roetfilter. Bij deze auto's moet een verwijderd of beschadigd filter worden vervangen door een oorspronkelijk gesloten roetfilter.

Het laten reinigen van een af-fabriek roetfilter kan op verschillende manieren en kost gemiddeld € 200 tot € 400. Een roetfilter vervangen door een nieuw exemplaar kost inclusief montage tussen € 1.000 en € 1.500. In plaats van een nieuw filter kan er bij dieselpersonenauto's van 2010 en ouder en dieselbestelauto's van 2011 en ouder voor worden gekozen om het filter bij de RDW als «verwijderd» te laten registreren. Het voertuig komt hiermee dan wel in aanmerking voor de roettoeslag in de motorrijtuigenbelasting die met ingang van 2020 in werking treedt. De afweging voor deze keuze is in zo'n geval aan de voertuigeigenaar.

Dieselpersonenauto's vanaf 2011 en dieselbestelauto's vanaf 2012 kunnen alleen met een door de fabrikant gemonteerd, gesloten roetfilter aan de eisen voor toelating tot de weg voldoen. Als de APK deeltjestellertest in 2021 wordt ingevoerd, hebben deze auto's een leeftijd van maximaal 10 jaar. De restwaarde van een 10 jaar oude dieselpersonenauto bedraagt circa € 6.000. Jongere dieselauto's hebben vanzelfsprekend een hogere restwaarde.

#### Vraag 8

Wat worden de meetgrenzen die gaan gelden? Welke marges zijn toegestaan?

#### Antwoord 8

Voor dieselauto's van 2014 en ouder zal een normwaarde van 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter gaan gelden. Voor dieselauto's van 2015 en jonger wordt de normwaarde 250.000 deeltjes per kubieke centimeter. Deze grenzen gaan gelden voor dieselpersonenauto's, dieselbestelauto's en dieselvrachtauto's met een door de fabrikant gemonteerd roetfilter. Een dieselauto's met een goed werkend roetfilter heeft een uitstoot van minder dan 1000 deeltjes per kubieke centimeter. Dieselauto's zonder roetfilter stoten bij stationair toerental ongeveer 5.000.000 deeltjes per kubieke centimeter uit. De normwaarden van 250.000 en 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter zijn inclusief de marges die zijn toegestaan. De eis van 250.000 deeltjes per kubieke centimeter is bijvoorbeeld een factor drie tot vijf keer minder streng dan de overeenkomstige deeltjesaantallen norm die bij de Europese toelating van dieselauto's wordt toegepast. Door de toegestane marge wordt voorkomen dat dieselauto's met een kleine beschadiging van het roetfilter voor de APK gaan worden afgekeurd.

#### Vraag 9

Hoeveel voertuigen zullen naar verwachting niet meer door de APK komen?  
Wat als blijkt dat een oudere diesel niet meer voldoet aan de uitstootnormen?  
Wat betekent dit voor de restwaarde van deze voertuigen?

#### Antwoord 9

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 5 is het aandeel defecte en verwijderde roetfilters niet precies bekend. Diverse vlootonderzoeken, die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd, lieten een aandeel van 9 – 14% zien. Deze steekproeven waren soms echter beperkt van omvang, niet altijd 100% representatief en/of er werd een strenger afkeurcriterium toegepast. Met het ruimere APK-afkeurcriterium, dat in Nederland gaat gelden, lijkt een lager aandeel van 8 à 10% APK-roetfilterafkeur een reële inschatting. Uitgaande van 1.250.000 APK-plichtige dieselauto's met roetfilter zullen naar schatting 100.000 à 125.000 voertuigen als gevolg van de nieuwe roetdeeltjestest niet door de APK komen, zoals ook aangegeven in mijn antwoord op vraag 5. Om door de APK te komen kan bij dieselpersonenauto's van 2010 en ouder en bij dieselbestelauto's van 2011 en ouder het roetfilter door de voertuigeigenaar bij de RDW als «verwijderd» worden geregistreerd. In dat geval wordt bij de APK geen roetdeeltjestest gedaan. Dieselpersonenauto's vanaf 2011 en dieselbestelauto's vanaf 2012 voldoen alleen met roetfilter aan de eisen voor toelating tot het verkeer op de weg. Bij deze voertuigen zal, net als nu bij de visuele controle, na invoering van de nieuwe deeltjestest het gebrek moeten worden hersteld voordat de auto weer op de weg mag. De Nederlandse restwaarde zal daarom afnemen met ongeveer het bedrag van de hiervoor te verwachten kosten.

#### Vraag 10 en 11

Hoe gaat u eigenaren van oudere afgekeurde diesels, of diesels waarvan de roetfilter verwijderd is, of waarvan de filter nu onvoldoende functioneert, helpen om een ander voertuig aan te schaffen? Gaat u oudere diesels opkopen? Zo ja, hoe? Zo nee, wat ziet u dan als oplossing?  
Hoe compenseert u mensen die ineens hun voertuig waardeloos zien worden en deze ook niet meer kunnen gebruiken? Welke afwegingen worden hierin gemaakt?

#### Antwoord 10 en 11

Kosten voor onderhoud en reparatie maken deel uit van de normale autokosten. Dit geldt voor roetfilters even goed als voor bijvoorbeeld remmen. Als een roetfilter wordt verwijderd om onderhoudskosten uit te sparen, dan wordt dat beschouwd als onjuist uitgevoerd onderhoud, waardoor schade aan het voertuig wordt toegebracht. Op gelijke wijze kan schade aan een auto worden toegebracht door onjuist onderhoud aan de remmen. Als door onjuist onderhoud schade aan een voertuig is toegebracht, dan moet de eigenaar extra kosten maken om het voertuig weer in goede staat van onderhoud te brengen. Indien een roetfilter defect raakt, doordat bijvoorbeeld een scheurtje in het filterelement ontstaat, dan kan dit de voertuigeigenaar (veelal) niet direct worden aangerekend. Echter, dit geldt ook voor andere onderdelen van een auto die defect kunnen raken zonder dat dit direct de schuld van de eigenaar is. Bij herstel hiervan gaat het dan om de normale onderhouds- en reparatiekosten van een (oudere) auto. Er is geen voornemen om eigenaren van dieselauto's te compenseren als hun voertuig voor de APK wordt afgekeurd doordat het roetfilter niet goed werkt. Net zoals er ook geen sprake is van compensatie voor afgekeurde auto's waarbij de verlichting niet goed werkt, de banden zijn versleten of de remmen niet goed werken.

#### Vraag 12

Bent u bereid onderzoek te doen naar de mogelijke sociale, financiële en milieugevolgen voordat u overgaat tot het definitief wijzigen van een APK die hier betrekking op heeft?

#### Antwoord 12

Hier ben ik zeker toe bereid. Om de deeltjestellertest verplicht te stellen voor de APK is een volgende wijziging van de Regeling voertuigen nodig. Zoals gebruikelijk zullen bij wijziging van regelgeving de gevolgen voor lastendruk voor bedrijven en burgers en de milieueffecten in beeld worden gebracht. Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) zal worden gevraagd de voorgenomen regelgeving hierop te toetsen.

#### Vraag 13

Heeft u contact met dealerbedrijven, technici of bracheorganisaties? Wat adviseren zij?

#### Antwoord 13

De contacten over de APK zijn georganiseerd in de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK). Aan dit overleg wordt deelgenomen door alle bij de APK betrokken partijen, zoals de ANWB, RAI-Vereniging, BOVAG, TLN en APK-bedrijven. Richting het SO-APK is reeds aangegeven dat het SO-APK begin 2020 om advies zal worden gevraagd over de invoering van de deeltjestellertest in de APK. De ontwerpregelgeving zal ook aan het SO-APK worden voorgelegd voor preconsultatie. Zoals gebruikelijk bij wijziging van regelgeving zal een consultatie door middel van internet worden gehouden, waarbij iedereen in de gelegenheid wordt gesteld om een reactie op de ontwerpregelgeving te geven.