

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

HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN

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: <ul style="list-style-type: none">- 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."

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

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:

Nummer
IENW/BSK-2020/125046

-
- | | |
|---|-------------------|
| 9. Bij bedrijfsauto's met een verbrandingsmotor met compressie-ontsteking waarvan: <ul style="list-style-type: none">- 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: <ul style="list-style-type: none">- 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.

Nummer
IENW/BSK-2020/125046

D

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 januari 2022.

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

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

TOELICHTING

Nummer
IENW/BSK-2020/125046

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).

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 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 voor controle van roetfilters wordt met ingang van 1 januari 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. Daarom is 1 januari 2022 de vroegst mogelijke datum waarop de nieuwe test kan worden ingevoerd.

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.

¹ Kamerstukken II 2017/18, 31209, nr. 217.

² Kamerstukken II 2015/16, 34300-XII nr. 29.

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.

Roetfilters worden verwijderd 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 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 dit 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 specificaties en keuring van APK-deeltjestellers. Duitsland en België zijn ook bezig om de nieuwe deeltjestest in te voeren. Op 6 juli 2015⁴, 3

³ Stcrt, 2017, 39710.

⁴ Kamerstukken II 2014/15, 30175, nr. 220.

april 2017⁵, 12 juli 2018¹ en 20 februari 2019⁶ is aan de Tweede Kamer gerapporteerd over de ontwikkeling van de nieuwe deeltjestest.

Nummer
IENW/BSK-2020/125046

2. Invoering APK-roetdeeltjestellertest

In november 2019 is een wijziging van de Regeling voertuigen gepubliceerd om controle van roetfilters met een deeltjester 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 wordt geschrapt voor personenauto's, voor bedrijfsauto's en voor bussen.

In het vervolg van deze paragraaf wordt achtereenvolgens 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 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.

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 deeltjester 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.

De afkeurnorm voor de deeltjestest bedraagt 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

⁵ Kamerstukken II 2016/17, 30175, nr. 250.

⁶ Kamerstukken II 2018/19, 30175, nr. 328.

⁷ Stcrt. 2019, 63953.

⁸ TNO 2017 R10530 | 1.0.

⁹ GIECHASKIEL, B., LAHDE, T., SUAREZ-BERTOIA, 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.

kubieke centimeter een factor drie tot vijf keer minder streng is dan de Euro-5b norm voor de deeltjesuitstoot van 600.000.000.000 deeltjes per kilometer.

Nummer
IENW/BSK-2020/125046

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 voorgeschreven 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 moeten een door het NMI goedgekeurde deeltjestellers 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 procedure 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.

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)

Verscheidende 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 juli 2020 heeft het NMI de eerste goedkeuring afgegeven voor een APK-deeltjesteller. Naar verwachting zijn in de tweede helft van 2020 de eerste goedgekeurde APK-deeltjestellers te koop en is de prijs 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 april 2021 zal worden geëvalueerd of er voldoende deeltjestellers van verschillende fabrikanten beschikbaar zijn.

Aantal defecte en verwijderde roetfilters

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.

Zoals aangegeven bij de beantwoording van kamervragen van leden van de VVD-fractie over het bericht 'Nieuwe test voor uitstoot diesels'¹¹ 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%¹². Deze steekproeven waren soms echter beperkt van omvang en niet altijd 100% representatief. Veelal werd een strenger afkeurcriterium toegepast. Met het minder strenge APK-afkeurcriterium dat in Nederland gaat gelden, lijkt 8 à 10% afkeuringen op APK-plichtige dieselauto's met roetfilter een reële inschatting voor het huidige voertuigpark.

De onderstaande tabel toont het aantal dieselauto's in het Nederlandse voertuigpark op 1 januari 2020¹³. Uitgaande van 1.230.000 APK-plichtige dieselauto's met roetfilter en 8 à 10% defecte en verwijderde roetfilters, halen naar schatting 98.400 à 123.000 dieselauto's de deeltjestest niet.

Aantal dieselvoertuigen 1 januari 2020	Diesel- personen- auto's	Diesel- bestel- auto's	Diesel- vracht- auto's	Diesel- bussen	Totaal
---	--------------------------------	------------------------------	------------------------------	-------------------	--------

¹¹ Aangangsel Handelingen II 2019/20, 1461.

¹² 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.

¹³ De tabel toont geactualiseerde aantallen t.o.v. beantwoording Kamervragen VVD. 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.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

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
Verwijdering toegestaan	195.000	80.000	5.000	-	280.000

Nummer 2020/125046

Uitgaande van het voertuigpark per 1 januari 2020 zijn er 195.000 dieselpersonenauto's van vóór 1 januari 2011, 80.000 dieselbestelauto's van vóór 1 januari 2012 en 5.000 dieselvrachtauto's van vóór 31 december 2013 waarvoor het roetfilter bij de RDW als verwijderd mag worden aangemeld. Bij melding van filterverwijdering bij de RDW, verwerkt de RDW dit in het kentekenregister en wordt bij de APK geen deeltjestest meer gedaan. Voor oudere voertuigen met een defect of verwijderd roetfilter kan dit als een overgangsregeling worden beschouwd. In totaal betreft dit 280.000 voertuigen, ofwel 23% van het totale aantal APK-plichtige dieselauto's met roetfilter. Op de beoogde invoeringsdatum van 1 januari 2022 zal dit aandeel 16% zijn.

Milieueffect

Voor de inschatting van het structurele milieueffect van de APK-maatregel wordt uitgegaan van het aantal dieselauto's met roetfilter dat naar verwachting op 1 januari 2025 onderdeel uitmaakt van het voertuigpark. Dit is drie jaar na de beoogde invoeringsdatum van 1 januari 2022 en ongeveer 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 dieselvoertuigpark zijn afgenomen. Echter het aantal dieselauto's met af-fabriek roetfilter zal zijn toegenomen.

Inschatting aantal dieselvoertuigen 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 een 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 14% 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 voor de helft om verwijderde roetfilters

gaat en voor de helft om defecte roetfilters. Defecte roetfilters laten gemiddeld 15% van de roetdeeltjes door. De onderstaande tabel laat zien dat met deze aannames het structurele milieueffect van het verplichtstellen van de test met deeltjesteller tot een fijnstof reductie van 130 duizend kg leidt.

Nummer
IENW/BSK-2020/125046

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	
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]	0,12	0,15	0,45	0,3	
Totaal [duizend kg per jaar]	51	47	30	1	130

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 de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat 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.

Nummer
IENW/BSK-2020/125046

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 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 ongeveer 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 onderzoekt mogelijkheden om de impact van een nieuwe APK-test voor de controle van roetfilters voor APK-erkenninghouders te beperken. Hierbij kan gedacht aan de mogelijkheid dat APK-erkenninghouders die geen dieselauto's met roetfilter keuren, geen deeltjesteller behoeven aan te schaffen. Bij dit onderzoek wordt een afweging gemaakt tussen enerzijds kostenreductie en anderzijds de belangen van effectief en efficiënt toezicht ten behoeve de goede uitvoering van de APK. Afhankelijk van de resultaten hiervan zijn voor invoering van de nieuwe APK-test minder deeltjestellers nodig. Eventuele 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)	9092
Afschrijvingskosten deeltjesteller per jaar	9092 x €1.500 = €13.638.000
Kosten onderhoud/kalibratie	9092 x €500 = €4.546.000

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 gebied¹⁴. 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 130 duizend kg is. De maatschappelijke baten door schonere lucht bedragen hiermee € 170 x 130.000 = € 22 mln. De maatschappelijke baten door schonere lucht zijn hiermee ongeveer twee keer zo hoog als de uitvoeringskosten van de maatregel.

Een conceptversie van deze ontwerpregeling is op 28 mei 2020 naar het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) gestuurd met het verzoek voor een eerste

¹⁴ Handboek Milieuprijzen 2017. Methodische onderbouwing van kengetallen gebruikt voor waardering van emissies en milieu-impacts. CE Delft, juli 2017. Publicatienr.: 17.7A76.64.

reactie. Op XX is de definitieve versie van de ontwerpregelgeving aan het ATR voorgelegd voor definitieve toetsing. De uitkomst deze van toets, die gelijktijdig aan de internetconsultatie heeft plaatsgevonden, is dat PM.

Nummer
IENW/BSK-2020/125046

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 dieselloertuigen 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. Het 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 het 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. Het SO-APK is van mening dat de uiteindelijke invoeringsdatum het beste na het hoogtepunt van de coronacrisis kan worden bepaald. Het 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 het 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.

4.2 Internconsultatie

Omdat deze wijzigingsregeling veranderingen met zich meebrengt in de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen, is een consultatie gedaan via internet. In de oktober 2020 is deze regeling opengesteld voor reacties.

PM. Vermelding welke reacties zijn binnengekomen en tot welke aanpassingen deze reacties hebben geleid.

5. Notificatie

Het ontwerp van een eerdere wijziging van de Regeling voertuigen om controle van roetfilters met een deeltjester 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 deeltjester 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 treden 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 niet aangepast en ook wordt de werkingssfeer niet uitgebreid of beperkt. Gezien de technische voertuigeis zelf niet verandert, 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.

Nummer
IENW/BSK-2020/125046

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

Nummer
IENW/BSK-2020/125046

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 dieselbussen 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 dieselbussen 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 dieselbussen met af-fabriek roetfilter in de APK een roetdeeltjestest ingevoerd voor controle van de goede werking van het roetfilter.

Onderdeel D

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

Artikel II

1 januari 2022 als datum van inwerkingtreding van de nieuwe APK-test sluit aan bij de vaste verandermomenten voor ministeriële regelingen. Ervan uitgaand dat in het derde en vierde kwartaal van 2020 en het eerste kwartaal van 2021 meerdere door het NMI goedgekeurde APK-deeltjestellers op de markt worden aangeboden, wordt met inwerkingtreding op 1 januari 2022 voldoende tijd gegeven aan APK-erkenninghouders om een roetdeeltjesteller aan te schaffen. In april 2021 zal worden bezien of er voldoende deeltjestellers van meerdere

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

fabrikanten beschikbaar zijn. Als dit niet het geval is, dan zal de inwerkingtreding van deze wijziging opnieuw worden bepaald.

Nummer
IENW/BSK-2020/125046

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven – Van der Meer