

# APK-TEST VOOR CONTROLE VAN ROETFILTERS VAN DIESELAUTO'S



## SAMENVATTING

Emissiebeheersingssystemen zijn zeer effectief in reiniging van de uitlaatgasemissies, ze komen de luchtkwaliteit ten goede. RAI Vereniging is dan ook groot voorstander van het verwijderingsverbod van emissiebeheersingssystemen, zeker wanneer dat verbod nauwkeurig wordt gehandhaafd en een reële pakkans bestaat. Die handhaving kan onder meer plaatsvinden bij de APK, waar de deeltjesmeter fijnstofdeeltjes in de uitlaatgassen van een dieselauto telt.

Dit position paper is opgesteld voor de consultatie APK-test voor controle van roetfilters van dieselauto's, 5 november 2020

## Verbod op verwijdering: wenselijk

Roetfilters, (in jargon Diesel Particle Filters) zijn uitermate effectief in het afvangen van de deeltjesemissies van dieselauto's. Een goedwerkend gesloten roetfilter filtert de deeltjesemissies met maar liefst 95% tot 99%. Het verbod op verwijdering van het roetfilter heeft daarmee dermate grote invloed op de luchtkwaliteit dat dit robuuste handhaving verdient. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat milieuzones worden ingevoerd voor oudere auto's en dat er boetes worden uitgedeeld, terwijl tegelijkertijd nieuwere auto's en busjes zonder (goed functionerend) roetfilter met uitstoot van zeer kleine roetdeeltjes worden goedgekeurd en daarmee net zo goed de luchtkwaliteit schaden.

## Handhaving en pakkans verbeterd

Deze consultatie draait om de wijze waarop de handhaving vorm kan krijgen. RAI Vereniging deelt de conclusie van TNO\* dat inzet van de zogeheten deeltjesteller bij de apk daarvoor de beste methode is om aanwezigheid en werking van het roetfilter te controleren. Invoering van deze testmethode is voor de zomer voorgelegd aan de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK), waaraan ook RAI-Vereniging deelneemt, evenals APK-erkenninghouders. Het overlegorgaan onderschrijft de invoering van de nieuwe test en heeft de minister gevraagd om tijdige duidelijkheid.

Hoewel de consultatie vooral is bedoeld om ook andere partijen de gelegenheid te geven te reageren, wil RAI Vereniging hierbij nogmaals haar steun uitdrukken voor invoering van de deeltjesmeter in de A per 1 januari 2022. We roepen dan ook op tot een snelle invoering van deze testmethode bij de APK, maar we kunnen goed leven met invoering per 1 januari 2022, omdat APK-keuringsstations en consumenten dan voldoende tijd krijgen om zich voor te bereiden op deze wijziging. Een extra half jaar uitstel vanwege de bijzondere omstandigheden door corona kan de betrokken bedrijven mogelijk iets meer lucht geven, maar medio 2022 moet het omwille van de luchtkwaliteit toch echt wettelijk geregeld zijn.

## Uitbreiding overgangsregeling onwenselijk

Zeer kritisch staat RAI Vereniging tegenover het voornemen om de reeds bestaande overgangsregeling te verruimen. Deze regeling voorziet erin dat bij oudere dieselauto's het filter bij de RDW kan worden afgemeld als sprake is van een defect of verwijderd roetfilter. In dat geval wordt bij de APK geen roetfiltertest meer uitgevoerd, maar moet



wel de MRB-roettax worden betaald. Doel van deze optie is om de kosten voor reparatie van roetfilters te beperken. Dat klinkt sociaal richting de eigenaren van die oude diesels.

Maar RAI Vereniging wijst er in dit verband graag op dat het wegverkeer aanzienlijk bijdraagt aan de negatieve gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen en dat de belangrijkste bijdrage daaraan afkomstig is van oudere dieservoertuigen. Die bijdrage was in 2016 gemiddeld 36% (zie ook p. 12 [Schone Lucht Akkoord, januari 2020](#)). In dit Schone Lucht Akkoord is niet voor niets de ambitie vastgelegd, in aanvulling op de afspraken uit het Klimaatakkoord, om zo snel mogelijk de inzet van (oudere) dieservoertuigen te beëindigen en schone alternatieven te stimuleren. In datzelfde akkoord staat bovendien dat de Rijksoverheid voor dieselauto's een nieuwe roetfiltertest invoert op basis van aantal roetdeeltjes in de Algemene Periodieke Keuring (APK), zonder dat daarbij enig voorbehoud wordt gemaakt voor oudere diesels of hoogte van de kosten.

RAI Vereniging ziet een roetfilter, dat via de luchtkwaliteit bijdraagt aan de gezondheid van mensen, ook niet als iets fundamenteel anders dan andere elementen in de APK, die hoofdzakelijk de verkeersveiligheid betreffen. Dat met het herstellen van enig mankement aan de auto kosten zijn gemoeid is misschien vervelend, maar voor een eigenaar zou het normaal moeten zijn. Net zoals het repareren van ruitenwissers, checken van de remmen, wielophanging, schokdempers, banden, stuurinrichting en testen van de verlichting overigens. Ook die zaken kunnen geld kosten en ook hierbij kan de overweging zijn de auto weg te doen als de kosten te hoog uitvallen (de kosten van het laten reinigen van een roetfilter zijn substantieel lager dan het vervangen (ervan uitgaande dat het filter vervuild is) En hoe onwenselijk is dat maatschappelijk bezien, als het een oude diesel betreft? Een slooppremie zou het voor de eigenaar mogelijk wel makkelijker maken om afstand te doen van zijn oude diesel en te kiezen voor een jonger, schoner en zuiniger voertuig.

\*TNO 2017 R10530 | 1.0 Investigation into a Periodic Technical Inspection (PTI) test method to check for presence and proper functioning of Diesel Particulate Filters in light-duty diesel vehicles – part 2