



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 23 april 2026, nr. IENW/BSK-2026/52276, tot wijziging van de Regeling voertuigen in verband met de verplichting tot het gebruik van een verbruiksreagens en de handhaving op het manipuleren van of het rijden met defecte emissiebeheersingssystemen [KetenID WGK 027918]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 71, eerste lid, onderdeel a, van de Wegenverkeerswet 1994;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling voertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 4.3, eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:

- b. artikel 7, eerste lid, en 11, tweede lid, onderdeel b, d of de eerste alinea van dat artikellid, van verordening (EG) 595/2009;

B

Artikel 5.1.4a komt te luiden:

1. Het is de eigenaar of houder van een motorvoertuig als bedoeld in artikel 2 van verordening (EG) 595/2009 verboden om:
 - a. zodanig daarmee te laten handelen of handelen na te laten waardoor de werking van een emissiebeheersingssysteem wordt beïnvloed;
 - b. daarmee te laten rijden, indien het voertuig is voorzien van een voorziening met het kennelijke doel om de werking van een emissiebeheersingssysteem te beïnvloeden.
2. Het is de bestuurder van een motorvoertuig als bedoeld in artikel 2 van verordening (EG) 595/2009 verboden om:
 - a. zodanig te handelen of handelen na te laten waardoor de werking van een emissiebeheersingssysteem wordt beïnvloed; of
 - b. daarmee te rijden indien het voertuig is voorzien van een voorziening met het kennelijke doel om de werking van een emissiebeheersingssysteem te beïnvloeden.
3. Het is de bestuurder van een motorvoertuig als bedoeld in artikel 2 van verordening (EG) 595/2009 verboden daarmee te rijden of de eigenaar of houder verboden daarmee te laten rijden, indien het emissiebeheersingssysteem defect is, waarbij het rijden of daarmee laten rijden van een voertuig met een defect emissiebeheersingssysteem gelijk is aan het in strijd handelen met de verplichtingen, bedoeld in het eerste of tweede lid.
4. Er is sprake van een vermoeden van de beïnvloeding van de correcte werking van een emissiebeheersingssysteem, indien het voertuig de emissiegrenswaarde van 40 ppm overschrijdt. Indien sprake is van het vermoeden van overschrijding van die emissiegrenswaarde, geschiedt de controle op de wijze, bepaald in bijlage VIII, artikelen 45h tot en met 45j.

C

Artikel 5.2.11 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het zesde lid wordt 'emissiebestrijdingssysteem' vervangen door 'emissiebeheersingssysteem'.
2. In het achtste lid wordt 'emissiebestrijdingssysteem' vervangen door 'emissiebeheersingssysteem'.



D

Artikel 5.3.11 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het zesde lid wordt 'emissiebestrijdingssysteem' vervangen door 'emissiebeheersingssysteem'.
2. In het achtste lid wordt 'emissiebestrijdingssysteem' vervangen door 'emissiebeheersingssysteem'.

E

Artikel 5.3a.11 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het zesde lid wordt 'emissiebestrijdingssysteem' vervangen door 'emissiebeheersingssysteem'.
2. In het achtste lid wordt 'emissiebestrijdingssysteem' vervangen door 'emissiebeheersingssysteem'.

F

In artikel 10.1 wordt 'en 5.1.3' vervangen door ', 5.1.3 en 5.1.4a'.

G

Bijlage VIII wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 40 wordt als volgt gewijzigd:

- a. In het opschrift wordt 'emissiebestrijdingssysteem' vervangen door 'emissiebeheersingssysteem'.
 - b. In het eerste lid, en tweede lid, aanhef, wordt 'emissiebestrijdingssysteem' vervangen door 'emissiebeheersingssysteem'.
2. In artikel 41, eerste lid, onderdeel c, wordt 'emissiebestrijdingssysteem' vervangen door 'emissiebeheersingssysteem'.
 3. In artikel 42, eerste lid, aanhef, en derde lid, wordt 'emissiebestrijdingssysteem' vervangen door 'emissiebeheersingssysteem'.
 4. In de tabel onderaan artikel 43 in de rij bij Toyota wordt 'emissiebestrijdingssysteem' vervangen door 'emissiebeheersingssysteem'.

5. Na artikel 45g wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 5. Stikstofoxiden

Artikel 45h. Controle werking emissiebeheersingssysteem

De goede werking van het emissiebeheersingssysteem van een motorvoertuig als bedoeld in artikel 2 van verordening (EG) 595/2009 wordt gecontroleerd door een meting van de concentratie van stikstofoxiden (NO_x) in de uitlaatgassen.

Artikel 45i. NO_x-concentratie bij stationair toerental

Motorvoertuigen als bedoeld in artikel 2 van verordening (EG) 595/2009 met een verbrandingsmotor en voorzien van een emissiebeheersingssysteem, moeten om de goede werking van dit systeem te controleren, voldoen aan de eis dat de concentratie van NO_x in de uitlaatgassen bij stationair toerental niet meer bedraagt dan 40ppm, gemeten bij een koelvlloeistoftemperatuur van ten minste 70 °C.

Artikel 45j. Wijze van keuren

1. De controle, bedoeld in de artikelen 45h en 45i, geschiedt door:
 - a. een meting aan een stilstaand voertuig met een NO_x-meter;
 - b. het uitlezen van het diagnostisch boordsysteem; en
 - c. een visuele controle.
2. Vóór elke meting als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, wordt gecontroleerd of:



-
- a. het voertuig een koelvloeistoftemperatuur van ten minste 70 °C heeft; en
 - b. de No_x-meter in goede staat verkeert.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2026.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

De wijziging van de Regeling voertuigen (hierna: Rv) stelt handhavende instanties, de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) en de politie, in staat op te treden tegen eigenaren, houders, of bestuurders van voertuigen met een defect of gemanipuleerd SCR-systeem (Selective Catalytic Reduction) of ander emissiebeheersingssysteem dat is bedoeld voor de reductie van stikstofoxiden (NO_x). In deze toelichting worden de NO_x -reducerende systemen samengevat als emissiebeheersingssysteem.

Handhavende instanties kunnen de bestuurder, eigenaar of houder sanctioneren wanneer het SCR-systeem niet goed functioneert of wanneer het verbruiksreagens, zoals AdBlue, niet op de juiste manier wordt gebruikt, bijvoorbeeld door het niet tijdig bij te vullen.

Een verbruiksreagens is een vloeistof, bestaande uit ureum en water, die in het emissiebeheersingssysteem wordt gebruikt. Dit systeem vermindert de uitstoot van stikstofoxiden (hierna: NO_x) in de uitlaatgassen. Het verbruiksreagens reageert in het emissiebeheersingssysteem met de NO_x , waardoor deze schadelijke stoffen worden omgezet in onschadelijk stikstof en water. Dit draagt daardoor bij aan een lagere stikstofuitstoot en dus schoner wegvervoer.

De voertuigen waar het hier om gaat zijn voertuigen met een verbrandingsmotor en een emissiebeheersingssysteem. Met ingang van 31 december 2012 krijgen nieuwe voertuig- of motortypen die niet aan de eisen in verordening (EG) 595/2009 (hierna de verordening) en de maatregelen ter uitvoering ervan voldoen geen EU-typegoedkeuring (goedkeuringscertificaat). Zie artikel 2 in samenhang met artikel 8 van de verordening.

Aanvankelijk werd aangenomen dat de artikelen 4.3 en 5.1.4a Rv voldoende juridische basis boden voor handhaving van het correcte gebruik van het emissiebeheersingssysteem tegenover eigenaren, houders, of bestuurders van voertuigen. Omdat dit artikel slechts in algemene termen verwees naar enkele artikelen uit de verordening en niet duidelijk maakte wie de normadressaten zijn, was het onvoldoende om tijdens het gebruik van voertuigen handhavend op te treden.

De verplichtingen uit de genoemde artikelen van de verordening, maken namelijk deel uit van de verplichtingen die gelden voor marktdeelnemers, waaronder fabrikanten. De bepalingen uit de verordening zijn niet van toepassing op voertuigeneigenaren, houders, of bestuurders van voertuigen. Het is wel gewenst om juist ook tegen deze groep handhavend te kunnen optreden. Dit is namelijk de groep die voertuigen daadwerkelijk gebruikt op de weg en verantwoordelijk is voor de goede werking van een emissiebeheersingssysteem in een voertuig.

Dit heeft geleid tot een aanvulling van de sanctiebepalingen in hoofdstuk 4 Rv (artikel 4.3) en tot een herziening van artikel 5.1.4a. In dit artikel zijn nu expliciet verboden gedragingen opgenomen: handelen of nalaten waardoor de werking van een emissiebeheersingssysteem wordt beïnvloed, evenals het doen of laten rijden met een voertuig terwijl het systeem defect of beïnvloed is. Hierop wordt gehandhaafd door voertuigen aan de kant te zetten en de werking van het emissiebeheersingssysteem te controleren. Daarnaast is in artikel 5.1.4a, vierde lid, opgenomen dat, bij het overschrijden van de NO_x -emissiegrenswaarde van 40 ppm, er een vermoeden is van het beïnvloeden van de werking van een emissiebeheersingssysteem. Het vierde lid wordt toegepast door de uitstoot van rijdende voertuigen op afstand te meten.

Als een dergelijk voertuig de emissiegrenswaarde van 40 ppm overschrijdt wordt het aan de kant gezet en wordt de werking van het emissiebeheersingssysteem gecontroleerd zoals nader omschreven in de artikelen 45h tot en met 45i van bijlage VIII. De artikelen 45h tot en met 45i bevatten de technische eisen voor controle, meetmethoden en NO_x -grenswaarde. Wanneer de emissiegrens van 40 ppm overschreden wordt, functioneert het emissiebeheersingssysteem niet naar behoren. De emissiegrens van 40 ppm is gebaseerd op de in de verordening opgenomen NO_x -emissiegrenswaarde voor zwaar wegvervoer. De 40 ppm waarde is in dezelfde orde van grootte is als de Europese norm voor NO_x uitstoot voor zwaar wegvervoer. Optimaal warme emissiebeheersingssysteem¹ zitten ruim onder de 40 ppm. Het is dus een reële veronderstelling wanneer de meetwaarde daarboven zit het

¹ Een emissiebeheersingssysteem dat zijn bedrijfstemperatuur heeft bereikt en onder die omstandigheden de beoogde emissiereducerende werking maximaal kan uitoefenen.



nabehandelingssysteem niet (geheel) operationeel is en dus niet aan de eisen voldoet. Door de emissiegrenswaarde van 40 ppm op te nemen wordt aangesloten bij de verordening.

2. Hoofdlijnen van deze wijzigingsregeling

Voertuigen met een verbrandingsmotor en uitgerust met emissiebeheersingssystemen die na 30 december 2012² zijn goedgekeurd en op de markt zijn gebracht, moeten voldoen aan de Europese emissienormen. Deze voertuigen zijn uitgerust met een emissiebeheersingssysteem om de uitstoot van NO_x te verminderen. Het correct gebruik van een verbruiksreagens is essentieel om aan de emissienormen te voldoen. Bij een goed werkend emissiebeheersingssysteem kan de NO_x-uitstoot van voertuigen met 80 procent worden gereduceerd³.

In de praktijk blijkt echter dat ongeveer 5–10% van de vrachtwagens in Nederland een defect of gemanipuleerd emissiebeheersingssysteem heeft, of zonder (voldoende) gebruik van verbruiksreagens rijdt.⁴ Dit wordt vaak veroorzaakt door manipulatie, bijvoorbeeld via software of hardware, zoals een emulator, geen reparatie van het defect of door het niet tijdig bijvullen van het verbruiksreagens. Dit levert financieel voordeel op voor de betrokken partijen, zoals transportbedrijven, leasebedrijven en eigen rijders, omdat zij zo besparen op onderhoudskosten van het emissiebeheersingssysteem en op het bijvullen van het verbruiksreagens. Daarnaast wordt door manipulatie voorkomen dat het voertuig in een noodloop terechtkomt bij een defect systeem. Moderne voertuigen schakelen dan over op een veiligheidsmodus, wat kan leiden tot extra kosten of vertraging. Met manipulatie – bijvoorbeeld via software of hardware – worden deze gevolgen omzeild.

Ondanks dat het percentage van defecte of gemanipuleerde systemen relatief laag oogt, leidt dit tot een aanzienlijke verhoging van de NO_x-uitstoot. Bij slechts 3% fraude zou de totale NO_x-uitstoot van het wegverkeer in Nederland 19% hoger zijn dan zonder deze fraude, wat resulteert in een overschrijding van de wettelijke emissienormen. Dit probleem is ook erkend in de Structurele Aanpak Stikstof van kabinet-Rutte III, waarin de stikstofbronmaatregel 'handhaving correct gebruik AdBlue' is opgenomen onder het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering (hierna: PSN).⁵ Bij de uitwerking van deze maatregel bleek echter dat de bestaande regelgeving onvoldoende was voor effectieve handhaving.

Een vergelijkbaar probleem, zij het in veel lichtere mate, doet zich voor bij personenvoertuigen en lichte bedrijfsvoertuigen. Dit zijn op dit moment voertuigen met een dieselmotor. Deze voertuigen zijn wettelijk verplicht uitgerust met een emissiebeheersingssysteem ter vermindering van de NO_x-uitstoot. Ook bij deze categorie voertuigen is het correct gebruik van een verbruiksreagens noodzakelijk om aan de emissienormen te voldoen.

Met deze wijziging van de Rv wordt voorzien in een expliciete juridische basis voor het handhaven op het correct gebruik door de eigenaar, houder of bestuurder van een voertuig van verbruiksreagens en het tegengaan van manipulatie van het emissiebeheersingssysteem, zodat de eerder gesignaleerde leemte in de handhaving wordt gedicht.

Hierdoor kunnen handhavende instanties optreden tegen bestuurders en eigenaren of houders van voertuigen met een defect of beïnvloed emissiebeheersingssysteem, waaronder het niet (correct) gebruiken van verbruiksreagens, manipulatie en het rijden met een dergelijk voertuig.

Op grond van artikel 177, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994, wordt overtreding van artikel 71, eerste lid, dat dient als wettelijke basis voor deze wijzigingsregeling, van diezelfde wet gestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de tweede categorie. Welke straf in een concreet geval wordt opgelegd wordt bepaald aan de hand van de aard en ernst van de overtreding. Door wijziging van artikel 10.1 Rv wordt overtreding van artikel 5.1.4a strafbaar gesteld. De ILT en de politie kunnen hierop strafrechtelijk handhaven. In plaats van strafrechtelijk handhaven kan de ILT in mandaat namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bestuursrechtelijk handhaven (opleggen van een last onder bestuursdwang op grond van artikel 169, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994). Het Openbaar Ministerie (OM) is belast met de strafrechtelijke vervolging.

Bij iedere overtreding wordt onderscheid gemaakt tussen eigenaren of houders van voertuigen en bestuurders.

² Zie artikel 8 verordening (EG) 595/2009.

³ PBL (2024). Voortgang stikstofbronmaatregelen en verwachte effecten in 2030 – Monitoring en Evaluatie van het programma Stikstofreductie en Natuurverbetering.

⁴ Idem.

⁵ Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2022–2035, Kamerstukken I 2022/23, 35 334, AX.



Eigenaren en houders zijn verantwoordelijk voor het correcte gebruik van het voertuig, inclusief het emissiebeheersingssysteem. Houders zijn de personen of bedrijven op wiens naam het voertuig staat geregistreerd in het kentekenregister; dit kan de eigenaar zijn, maar ook een lessee die een voertuig leaset van een leasemaatschappij. Zij moeten ervoor zorgen dat het systeem technisch in orde is en niet wordt gemanipuleerd. Manipulatie kan bijvoorbeeld plaatsvinden via hardware of software, zoals een emulator, of andere softwareaanpassingen.

Bestuurders, ook wel chauffeurs genoemd, zijn verantwoordelijk voor het correct gebruik van het voertuig in de praktijk. Dit omvat onder andere het tijdig bijvullen van het verbruiksreagens en het niet uitschakelen van het emissiebeheersingssysteem. Het uitschakelen kan bijvoorbeeld via een applicatie op een telefoon of een schakelaar in de cabine plaatsvinden.

Deze verdeling is gekozen omdat bestuurders niet altijd invloed hebben op de technische staat van het voertuig. Wanneer het voertuig eigendom is van iemand anders, kan een bestuurder niet automatisch verantwoordelijk worden gehouden voor manipulatie van het systeem.

Bij een defect van het emissiebeheersingssysteem blijft het de verantwoordelijkheid van de eigenaar, houder of bestuurder om het defect te verhelpen en het systeem correct te laten functioneren.

Deze wijziging draagt bij aan het overkoepelende doel van het verminderen van de stikstofuitstoot. Daarnaast is deze aanpassing noodzakelijk om, waar het bedrijfsvoertuigen betreft, een gelijk speelveld tussen ondernemers te creëren. Het kostenverschil tussen partijen die het emissiebeheersingssysteem goed onderhouden en het verbruiksreagens tijdig bijvullen, en partijen die dit nalaten, leidt tot oneerlijke concurrentie.

Bij de voorbereiding van deze wijziging zijn verschillende beleidsopties overwogen. Zo is gekeken naar het verbeteren van de handhaving op manipulatie van het emissiebeheersingssysteem door middel van markttoezicht op basis van verordening (EG) 595/2009 of de Euro 7-verordening (verordening (EU) nr. 2024/1257). Deze opties richten zich echter primair op fabrikanten en andere marktdeelnemers en bieden geen directe juridische basis voor handhaving richting gebruikers van voertuigen. Een andere optie was het verbieden van de verkoop van producten en het aanbieden van diensten die manipulatie van het emissiebeheersingssysteem mogelijk maken. Een dergelijke aanpak vergt meer voorbereidingstijd dan deze wijziging van de Rv. Deze aanpak vergt een zorgvuldige formulering om alle relevante activiteiten te omvatten en is niet volledig toereikend vanwege de aanwezigheid van buitenlandse aanbieders. In combinatie met andere maatregelen kan deze aanpak echter wel een waardevolle bijdrage leveren aan het behalen van het doel en kan het een mogelijke vervolgstap vormen. Tot slot werd overwogen om convenanten te sluiten met sectorpartijen, maar deze optie biedt geen afdwingbare juridische basis en werd daarom verworpen.

Op 24 april 2025 presenteerde de Europese Commissie het Roadworthiness Package, een herziening van drie EU-richtlijnen over voertuiginspecties, registratie en wegcontrole. Het voorstel bevat extra aandacht voor de manipulatie van emissiebeheersingssystemen, onder andere via softwarecontroles en remote sensing. De behandeling door het Europees Parlement en de Raad is nog gaande, en de uitwerking van de uitvoeringsregels zal enkele jaren duren. Daarom wordt concrete impact op de handhaving van het correcte gebruik van AdBlue vóór 2027 niet verwacht. Deze wijziging van de Rv blijft voorlopig noodzakelijk om tijdig een juridische grondslag voor handhaving te creëren. De voortgang van het Europese proces wordt nauwlettend gevolgd.

3. Gevolgen

Het Planbureau voor de Leefomgeving schat dat de maatregel in 2030 kan bijdragen aan een stikstofreductie van 0,8 tot 1,9 mol/ha/jaar⁶. Deze reductie is opgenomen als voorgenomen beleid in de Klimaat- en Energieverkenning 2024 (KEV 2024)⁷. Het correct gebruik van een verbruiksreagens draagt bij aan schoner wegvervoer en een lagere uitstoot van stikstof, wat het milieu en de volksgezondheid ten goede komt.

Effectieve handhaving draagt bij aan een forse vermindering van de NO_x-uitstoot in het wegverkeer. Aangezien manipulatie de uitstoot per voertuig met een factor 4 tot 12 kan verhogen, levert het voorstel een directe bijdrage aan de reductie van stikstofdepositie en het behalen van milieudoelen.

De regeling kan ook neveneffecten hebben. Zo kunnen betrokken partijen, zoals transportbedrijven te

⁶ PBL (2024). Voortgang stikstofbronmaatregelen en verwachte effecten in 2030 – Monitoring en Evaluatie van het programma Stikstofreductie en Natuurverbetering.

⁷ PBL (2024). Klimaat- en Energieverkenning 2024.



maken krijgen met meer toezicht. Denk hierbij aan extra controles of het moeten aantonen van correct gebruik van een verbruiksreagens indien deze afwijkingen laat zien. Daar staat tegenover dat de regeling bijdraagt aan een eerlijker speelveld binnen de sector. Bedrijven die voorheen voordeel uit manipulatie ondervonden, zullen hier voortaan op worden beboet. Hoewel neveneffecten kunnen optreden wegen de voordelen van een lagere stikstofuitstoot en betere naleving van Europese emissienormen hier duidelijk tegenop. De ILT zal voertuigen risicogericht selecteren voor controle, waarbij gebruik kan worden gemaakt van onder andere snuffelbussen, zodat onnodige extra toezichtlasten voor partijen die de regelgeving correct naleven wordt voorkomen. Daarnaast voert de politie controles uit.

4. Uitvoering en toezicht

De wijzigingsregeling zorgt ervoor dat de handhaving van de stikstofbronmaatregel 'handhaving correct gebruik AdBlue' kan worden gestart. De ILT en politie kunnen optreden tegen bestuurders en eigenaren of houders bij onjuist gebruik van een verbruiksreagens, manipulatie of een defect van het emissiebeheersingssysteem via gerichte inspecties en wegkantcontroles.

Om het toezicht op AdBlue effectief, risicogericht en informatiegestuurd in te richten, is het essentieel om een combinatie van data-analyse, gerichte inspecties en samenwerking met relevante stakeholders toe te passen. Door gebruik te maken van betrouwbare en actuele data kunnen de risicogebieden en -gedragingen sneller worden geïdentificeerd, waardoor toezichtmaatregelen efficiënter worden ingezet.

Gelet op de te verwachten milieuwinst zal bij de handhaving in eerste instantie prioriteit worden gegeven aan het toezicht op zware voertuigen. Dit betreft zowel Nederlandse als buitenlandse voertuigen.

5. Communicatie

De uitvoering van de wijzigingsregeling wordt ondersteund met het hierover informeren van de sector. Deze communicatie is gericht op het stellen van de norm (wat er wordt verwacht) aan de normadressaten (wie de norm moeten naleven).

Het informeren van de sector zal in 2026 plaatsvinden. Hierna wordt overgegaan tot sanctionerend optreden. De norm kan dan immers geacht worden bekend te zijn en overtreders kunnen zich niet beroepen op het onbedoeld overtreden van de norm.

6. Advies en consultatie

Internetconsultatie

Over het ontwerp van deze regeling heeft een internetconsultatie plaatsgevonden van 4 juli 2025 tot en met 25 augustus 2025. Er zijn in totaal 8 reacties ingediend, hiervan zijn er 5 openbaar. Indieners waren particulieren en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de branche.

Uit de internetconsultatie blijkt steun voor deze maatregel. Wel vraagt de sector om tijdige communicatie over de wijze van handhaving. Na de internetconsultatie is de regeling in overleg met de ILT, het OM en de politie verder aangepast. Deze aanpassingen zijn technisch van aard en hebben geen effect op de regeldruk voor bestuurders of eigenaren.

Handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets)

Parallel aan de internetconsultatie heeft de ILT de voorgenomen regelgeving beoordeeld op handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid via de zogenaamde HUF-toets. De ILT oordeelde negatief over handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid in de HUF toets. Dit hangt samen met onduidelijkheid over de strafbaarstelling per normadressaat en de inzet van strafrecht en bestuursrecht. Het negatieve oordeel is aanleiding geweest voor het voeren van verdere gesprekken tussen ILT, politie, OM en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De gesprekken hebben geleid tot de voorliggende aangepaste tekst van de regeling waar de ILT, politie en het OM wel uitvoering aan kunnen geven.

Adviescollege toetsing regeldruk

Gelijktijdig met de internetconsultatie is een concept van deze regeling in de zomer van 2025 aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd. Het ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.



De wijzigingen en toevoegingen die nadien in de concepttekst van de regeling zijn aangebracht, gaven, omdat deze ook geen gevolgen voor de regeldruk hebben, geen aanleiding de regeling nogmaals aan de ATR voor te leggen.

Regeldruk voor handhavende instanties

De ILT heeft aangegeven dat de maatregel om extra capaciteit vraagt, zowel in mankracht als technische middelen. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft financiële middelen beschikbaar gesteld om hieraan te voldoen. De politie verwacht niet meer capaciteit in de vorm van man/vrouw-uren in te zullen zetten.

7. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2026. Die inwerkingtreding is overeenstemming met de vaste verandermomenten die voor ministeriële regelingen zijn opgenomen in aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

Artikelsgewijs deel

Artikel I

Onderdeel A (artikel 4.3)

De te algemene verwijzing naar de artikelen 7, tweede lid en 11, tweede lid, tweede en derde alinea van de verordening in artikel 5.1.4a Rv bood onvoldoende juridische basis voor handhaving op het correcte gebruik van het emissiebeheersingssysteem voor de marktdeelnemers. De eisen die worden genoemd in die artikelen van de verordening hebben namelijk ook betrekking op de goedkeuring van voertuigen en niet alleen op de permanente gebruikseisen. Om die reden is artikel 4.3, eerste lid, onderdeel b, aangevuld met een verwijzing naar artikel 11, tweede lid, onderdeel d, eerste alinea, omdat de verplichtingen in deze alinea ook deel uitmaken van de verplichtingen die gelden voor marktdeelnemers.

Onderdeel B (artikel 5.1.4a)

Zie paragraaf 1 en 2 van het algemeen deel van deze toelichting.

Onderdeel C tot en met E (artikelen 5.2.11, 5.3.11 en 5.3a.11)

In deze artikelen is het woord 'emissiebestrijdingssysteem' vanwege de uniformiteit vervangen door 'emissiebeheersingssysteem'.

Onderdeel F (artikel 10.1)

Aan artikel 10.1 wordt artikel 5.1.4a toegevoegd, waarmee het overtreden van artikel 5.1.4a strafbaar wordt gesteld.

Onderdeel G (bijlage VIII)

In de artikelen 40 tot en met 42 van bijlage VIII is het 'emissiebestrijdingssysteem' vanwege de uniformiteit vervangen door 'emissiebeheersingssysteem'.

Ter uitwerking van artikel 5.1.4a, vierde lid, wordt er een nieuwe paragraaf 5 stikstofoxiden in bijlage VIII ingevoegd.

In de artikelen 45h tot en met 45j is geregeld hoe de werking van een emissiebeheersingssysteem wordt gecontroleerd. Het gaat om de controle van voertuigen met een verbrandingsmotor en voorzien van een emissiebeheersingssysteem die na 30 december 2012⁸ zijn goedgekeurd en op de markt zijn gebracht.

Door middel van remote sensing kan een eerste indicatieve meting gedaan worden van de uitstoot van stikstofoxiden van voertuigen. Remote sensing is een techniek waarmee de uitstoot van rijdende voertuigen op afstand gemeten kan worden. Dit kan bijvoorbeeld worden gedaan aan de hand van

⁸ Zie artikel 8 verordening (EG) 595/2009.



snuffelbussen. Indien de remote sensing meting een indicatie geeft van een mogelijke overtreding zal er een inspectie worden gedaan door de concentratie van NO_x in de uitlaatgassen te meten door middel van een NO_x-meter. Bij deze meting dient de koelvloeistoftemperatuur van het voertuig ten minste 70 °C te zijn. Wanneer het voertuig onvoldoende opgewarmd is kan niet accuraat gemeten worden of het emissiebeheersingssysteem naar behoren functioneert omdat het emissiebeheersingssysteem dan minder goed werkt en er dus meer stikstofoxiden uitgestoten worden.

Bij een voertuig met stationair toerental en een koelvloeistoftemperatuur van ten minste 70 °C kan worden verondersteld dat het emissiebeheersingssysteem niet naar behoren functioneert en in strijd is met de verordening wanneer de uitstoot meer dan 40 deeltjes per miljoen (ppm) is.

Onder stationair toerental wordt aangesloten bij de definitie van stationair toerental dat reeds in artikel 5.1b.1 is gedefinieerd, namelijk het toerental van de draaiende motor waarbij:

- de koudstartinrichting of het handgas *niet* is ingeschakeld;
- het gaspedaal en het koppelingspedaal in ruststand zijn;
- de versnellingsbak in *neutraal* staat (bij niet of halfautomatisch), of in *P* of *N* bij een volautomatische versnellingsbak;
- lampen en andere stroomverbruikers niet zijn ingeschakeld (met uitzondering van automatisch inschakelende startverlichting);
- en er géén hydraulische functies actief zijn.

Na de meting, bedoeld in artikel 45j, eerste lid, onderdeel a, wordt het diagnostisch boordsysteem (OBD) uitgelezen. Via de OBD-diagnose connector kan er data uit de Electronic Control Unit (ECU) van het voertuig uitgelezen worden waardoor er een oordeel geveld zou kunnen worden over de werking van het emissiebeheersingssysteem. De weergave kan een of meerdere foutcodes bevatten, een beschrijvende tekst, of een combinatie van beide. Ten slotte vindt er na de uitlezing van het OBD-systeem een visuele controle op de emissie kritische componenten plaats. Deze controle houdt in dat de verschillende componenten van het voertuig geïnspecteerd worden, bijvoorbeeld de AdBlue tank, het nabehandelingssysteem en de NO_x-sensoren.

Artikel II

Voor de toelichting bij dit artikel wordt verwezen naar paragraaf 6 van het algemeen deel van deze toelichting.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*