

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

Wijziging Regeling voertuigen in verband met handhaving AdBlue

Het hoofdpijnenverslag is een samenvatting van de ingediende reacties. De reacties zijn gesorteerd op (hoofd)thema's. In dit verslag reageert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat inhoudelijk. Ook wordt weergegeven wat de [wijzigingen](#) zijn naar aanleiding van deze consultatie.

Algemene informatie over de internetconsultatie

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van de Regeling voertuigen. Deze aanpassing zorgt ervoor dat instanties, zoals de Inspectie Leefomgeving en Transport en de politie, kunnen optreden tegen voertuigen met een defect of emissiebeheersingssysteem, zoals het SCR-systeem. Zij kunnen dan boetes geven aan bestuurders en eigenaren van voertuigen als:

- het SCR-systeem niet goed werkt en/ of gemanipuleerd is;
- AdBlue niet goed wordt gebruikt, bijvoorbeeld als het niet op tijd wordt bijgevoerd.

Voor wie is deze regeling belangrijk?

- ILT;
- Politie;
- Transportbedrijven;
- TNO;
- RDW.

Wat is het doel van de regeling?

Deze wijziging is een uitvoering van artikel 5.1.4a van de Regeling Voertuigen (hierna: Rv) en legt de juridische basis voor de handhaving van het juiste gebruik van een verbruiksreagens.

Het emissiebeheersingssysteem zorgt voor minder uitstoot van schadelijke stoffen door een verbruiksreagens, zoals AdBlue, met de uitstoot te vermengen. Artikel 5.1.4a Rv blijkt onvoldoende juridische basis te bieden voor handhaving op correct gebruik van verbruiksreagens. Deze nieuwe regels bieden de wettelijke basis wel. Hierdoor kunnen instanties handhaven op correct gebruik.

Reacties op hoofdlijnen

Indieners

Van 4 juli 2025 tot en met 15 augustus 2025 kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 8 reacties ingediend, hiervan zijn er 5 openbaar.

Indieners zijn:

- Particulieren: 5 reacties;
- Bedrijfsleven en branche: 3 reacties.

Algemeen beeld van de reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst van de reacties. De reacties op de internetconsultatie geven aan dat toezicht en handhaving op correct gebruik van AdBlue goed is. Maar voor weggebruikers die zich aan de regelgeving houden mag dit niet tot hinder leiden. Het sentiment van de reacties is overwegend bevestigend.

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende hoofdthema's:

- Hoofdthema 1: toezicht en handhaving
Volgens drie reacties is op dit moment onvoldoende duidelijk hoe weggebruikers handhaving en toezicht op correct gebruik van AdBlue gaan merken. Hierbij geven de indieners aan dat bedrijven die zich aan de regels houden straks niet met onnodige controles en kosten moeten worden geconfronteerd.
- Hoofdthema 2: uitbreiding van de regeling, zodat tuning- en softwarebedrijven ook strafbaar zijn voor manipulatie van het SCR-systeem
- Volgens één reactie moeten SCR-systemen manipulatiereistent zijn en moeten fabrikanten verantwoordelijk zijn voor een robuust ontwerp. Daarnaast wordt aangegeven dat de regeling zich vooral richt op gebruikers en fabrikanten. Volgens de indiener van de reactie moeten bedrijven die doelbewust systemen manipuleren of deactiveren expliciet strafbaar worden gesteld. RAI Vereniging spreekt over het eventueel opnemen van een verbod op het manipuleren of deactiveren in de Regeling Voertuigen.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

Het Ministerie ziet dat er aandacht is voor de wijziging van de Regeling voertuigen om handhaving op correct gebruik van AdBlue mogelijk te maken. In de reacties op de internetconsultatie worden enkele opmerkingen meegegeven aan het Ministerie. Zo wordt meerdere keren benadrukt dat bestuurders en eigenaren die AdBlue correct gebruiken geen hinder moeten ervaren door het toezicht en de handhaving op AdBlue. Dit is voor het Ministerie een belangrijk signaal die wordt meegegeven aan de toezichthouder.

We zijn ons bewust van het feit dat de oorzaak van dit probleem deels voortkomt uit de kwetsbaarheid van SCR-systemen. Deze kwestie kunnen wij echter niet op nationaal niveau aanpakken. Op Europees niveau wordt nu al aandacht besteed aan dit probleem. In de aanstaande Euro 7-Verordening komt de Commissie met een reeks bevoegdheden. Deze hebben onder andere

betrekking op de duurzaamheid van voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden. Dit is ook nodig om tests en methoden om de prestaties van sensoren (on-board diagnostics (OBD) en on-board monitoring (OBM)) te waarborgen. Daarnaast is dit nodig om methoden voor beveiligingsmaatregelen te waarborgen en te beoordelen, met inbegrip van kwetsbaarheidsanalyse en bescherming tegen manipulatie. Dit wordt op EU-niveau afgedekt. Daarom wordt er in de wijziging van deze Regeling geen verdere aandacht aan besteed.

Daarnaast heeft het Ministerie een verbod op manipulatie door tuning- en softwarebedrijven in de huidige wijziging van de Regeling voertuigen overwogen. Dit vraagt echter om verdere juridische uitwerking, waar meer tijd voor nodig is. Daarom is er nu voor gekozen om het verbod niet te verbreden naar tuning- en softwarebedrijven. Als in een later stadium blijkt dat de huidige wijziging van de Regeling voertuigen manipulatie onvoldoende tegengaat, dan kan de verbreding van het verbod op een later moment worden toegevoegd. Een dergelijke aanpak richt zich specifiek op het proces van manipulatie en kan effectief zijn in het beperken van manipulatiemogelijkheden. Het vereist echter een zorgvuldige formulering om alle relevante activiteiten te omvatten. Deze oplossing lost helaas niet het gehele probleem op, aangezien er ook aanbieders in het buitenland actief zijn. In combinatie met de andere genoemde maatregelen kan deze aanpak echter goed bijdragen aan het behalen van het doel.

Wijzigingen naar aanleiding van de internetconsultatie

Na de internetconsultatie en interne controle binnen het ministerie is de regeling gewijzigd. Artikel 5.1.4a komt te luiden:

1. Het is de eigenaar of houder van een voertuig verboden:
 - a. om zodanig daarmee te laten handelen, 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 bemoeilijken of te beïnvloeden.
2. Het is de bestuurder van een voertuig verboden om zodanig te handelen, waardoor de werking van een emissiebeheersingssysteem wordt beïnvloed.

Daarnaast is de toelichting van de wijziging aangevuld met informatie over de aanleiding van deze wijziging, de strafbepaling en het doel van de dit beleid.

Overige reacties

Een aantal reacties valt onder de categorie 'overig'. Deze reacties hebben niet direct betrekking op deze internetconsultatie of zijn lastig onder te brengen in een hoofdthema. Wel is het belangrijk dat deze signalen worden benoemd. Het gaat hierbij om de reacties die gaan over:

- Stikstofreductie in de landbouwsector.
- Hergebruik van voertuigonderdelen van personenauto's.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

In één reactie wordt aangegeven dat de stikstofuitstoot in Nederland voornamelijk afkomstig is uit de landbouwsector. Het klopt dat de landbouwsector een significante bijdrage levert aan de stikstofemissies.

Het kabinet vindt het belangrijk dat alle sectoren evenwichtig bijdragen aan de reductie van stikstofemissies. Het ministerie van IenW richt zich daarbij vooral op het verder terugbrengen van emissies van verkeer, vervoer en de bouw (mobiele werktuigen). Het terugbrengen van de emissies van de landbouwsector valt binnen het beleidsterrein van het Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN).

In het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering zijn in 2022 aanvullende bronmaatregelen afgesproken voor de sectoren landbouw, industrie en mobiliteit. De maatregel gericht op correct gebruik van AdBlue is onderdeel van dit programma en draagt bij aan het verder terugdringen van de stikstofuitstoot binnen de mobiliteitssector.

Tot slot heeft het correct gebruik van AdBlue geen invloed op het hergebruiken van onderdelen van personenauto's.

Vervolgproces

Alle reacties die binnen zijn gekomen, zijn geanalyseerd en samengevat in dit verslag. De Regeling voertuigen en de toelichting zijn aangepast naar aanleiding van de internetconsultatie. Ook zijn er aanpassingen gedaan na een interne controle binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De verwachting is dat de Regeling voertuigen in het vierde kwartaal van 2025 wordt gepubliceerd in de Staatscourant. Parallel aan de internetconsultatie heeft IenW de ILT gevraagd een uitvoeringstoets te doen om te beoordelen of handhaving op basis van de voorgestelde wijziging mogelijk is. Deze uitvoeringstoets is negatief beoordeeld. Op dit moment wordt door IenW met de ILT actief gesproken over de inhoud van de regeling zodat handhaving mogelijk is. De Regeling treedt op 1 juli 2026 in werking.