

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 368
van **ELISABETH MEULEMAN**
datum: 8 januari 2019

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Benzinewagens met veel kilometers - Verhoogde stikstofuitstoot

In [de Volkskrant](#) (Nederland) van 8 november 2018 werd melding gemaakt van een fenomeen bij benzinewagens met veel kilometers op de teller. Ongeacht de leeftijd van de auto zou bij zo'n wagen de uitstoot van stikstof verontrustend verhogen - tot boven het vervuilingsspatroon van de vermaledijde dieselmotoren. Ik citeer uit het artikel: "Anders dan bij het dieselschandaal lijkt geen sprake van bewuste manipulatie, maar wordt de hoge NOx-uitstoot mogelijk veroorzaakt door een defecte sensor. Deze sensor stuurt de computer aan die het verbrandingsmengsel in de motor regelt. Als hij 'op drift raakt', zoals de onderzoekers schrijven, krijgt de computer verkeerde informatie, waardoor een hoge verbrandingstemperatuur ontstaat en concentraties stikstofoxiden omhoog schieten. Deze komen ongefilterd uit de uitlaat in de lucht terecht." Die sensor zou het vooral laten afweten na 160.000 km.

1. Is dit probleem al bekend bij de Vlaamse (Belgische) diensten? Wordt dit onderschreven of net niet?
2. Is er kans dat ook hier zulke door veroudering extra vervuilende benzinewagens rondrijden? Is het bekend hoeveel benzineauto's die in de gevarenzone komen (dus vanaf 160.000 km) in Vlaanderen (België) rondrijden?
3. Worden dergelijke benzinewagens met verhoogde uitstoot door onze autokeuring gedetecteerd (in tegenstelling tot de Nederlandse autokeuring)?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Ben Weyts (368), Joke Schauvliege (173)

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 368 van 8 januari 2019

van **ELISABETH MEULEMAN**

1. De vaststellingen in het Nederlands onderzoek zijn nog maar recent bekend en er is nog niet veel informatie beschikbaar over de effecten van veroudering op nazuiveringsapparatuur op emissies van wegvoertuigen. Uiteraard is voor benzinevoertuigen een correcte werking van de lambdasonde en driewegkatalysator noodzakelijk is teneinde een optimale omzetting van de schadelijke uitlaatgassen te bekomen.

Er zijn recent indicaties dat veroudering van emissiebehandelingssystemen een uitgesproken negatieve invloed kan hebben op de uitstoot van wegvoertuigen. Om meer inzicht te krijgen in deze problematiek zijn voldoende emissiegegevens van voertuigen noodzakelijk. Met het oog hierop hebben de diensten van LNE een meetcampagne en analyse besteld die moet nagaan in hoeverre de emissieprestaties van voertuigen evolueren met veroudering.

Het onderzoek naar de impact van veroudering van voertuigen op de emissies is expliciet opgenomen in het bestek voor de beleidsstudie naar het voorkomen en bestrijden van emissiefraude bij wegvoertuigen die van start gaat op 1 februari 2019. Als onderdeel van deze studie zal een meetcampagne met tele-detectie (zogenaamde 'remote sensing') metingen op de openbare weg in Vlaanderen worden uitgevoerd op minstens 60.000 voertuigen. Tijdens deze campagne zullen onder meer de NO_x-emissies worden bepaald van zowel personenwagens (zowel diesel als benzine) als vrachtvervoer en zal op basis van de leeftijd van de betrokken voertuigen een inschatting gemaakt worden wat het effect is van veroudering op de performantie van zuiveringssystemen. Samen met deze meetresultaten zullen in het kader van deze studie ook beleidsstrategieën worden opgesteld om verhoogde emissies zo efficiënt mogelijk aan te pakken.

2. In Vlaanderen zijn er 867.811 keuringsplichtige personenwagens met een benzinemotor. Daarvan hebben 111.880 voertuigen een kilometerstand van meer dan 160.000 km.
3. De testmethode die wordt gebruikt bij de autokeuring in Vlaanderen is vergelijkbaar met de Nederlandse autokeuring. De uitstoot bij benzinewagens wordt gecontroleerd door het meten van de koolstofmonoxide concentratie en de lambdawaarde waarbij deze laatste een maat is voor de schone verbranding in de motor. Hiermee wordt voldaan aan de Europese vooropgestelde normen voor autokeuring.
De NO_x-uitstoot zelf wordt, net zoals in Nederland, niet gecontroleerd. Om dit te controleren is het meten van NO_x enkel onder belasting met een vermogenbank mogelijk teneinde een duidelijk beeld geeft over de NO_x uitstoot. Bovendien dienen de meettoestellen accuraat én snel te werken. Dit is op dit moment in de keuringsstations nog niet haalbaar. Uiteraard volgen we de evoluties in toestellen en meetmethodes op.