

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 565
van **DIRK DE KORT**
datum: 12 februari 2019

aan **BEN WEYTS**

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

Roetfilters in dieselwagens - Controle

Eerder stelde ik de minister reeds een schriftelijke vraag (nr. 73 van 30 oktober 2018) over de controle op roetfilters. Er is heel wat fraude met roetfilters en dat zorgt voor veel schadelijke stoffen. Zo'n 50.000 wagens die zonder filter rondrijden, stoten evenveel uit als 2.000.000 nieuwe dieselwagens. Het is dan ook belangrijk dat hierop systematisch gecontroleerd wordt, zowel bij de keuringscentra als via mobiele wegcontroles.

Sinds juni 2018 is er een test om de aanwezigheid van de roetfilters te controleren. Tegen eind 2018 wilde de minister 700.000 wagens testen. Hij antwoordde op mijn vorige schriftelijke vraag dat de tweede fase van de studie naar een goede methode om de fraude op te sporen gestart was op 1 juli en eind december 2018 zou eindigen. In deze fase zou men nagaan wat de haalbaarheid, duurzaamheid en nauwkeurigheid van de toestellen en meetprocedure was. De tests gebeurden toen in de controleerbare omgeving van de keuringsstations, dit om de objectieve vergelijkbaarheid van de toestellen mogelijk te maken. Hij verwachtte de resultaten van deze fase begin 2019.

1. Zijn er al resultaten van de tweede fase van de studie, met name naar de haalbaarheid, duurzaamheid en nauwkeurigheid van de toestellen en meetprocedure? Zo ja, kan de minister ze toelichten? Zo neen, waarom niet? Welke timing verwacht hij dan?
2.
 - a) Hoeveel wagens werden ondertussen gecontroleerd?
 - b) Wat waren de resultaten?
 - c) In welke keuringscentra zijn de testen uitgevoerd?
3. Werden al wegcontroles voor roetfilters uitgevoerd? Zo ja, wat waren de resultaten en waar zijn de testen uitgevoerd? Zo neen, plant de minister controles? Wat is de timing?

ANTWOORD

op vraag nr. 565 van 12 februari 2019

van **DIRK DE KORT**

1. Het eindverslag van de studie wordt binnen zeer korte termijn verwacht..

Een inzage in de voorlopige resultaten gaf reeds aan dat tijdens de praktijktesten bleek dat PN-meters die reeds enkele jaren in productie zijn in het algemeen beter scoorden op de duurzaamheidstesten dan de prototype toestellen. Daarnaast zijn de productierijpe toestellen ook beter aangepast aan de gevraagde werkomstandigheden in een keuringscentrum.

De prototype toestellen zijn daarentegen wel veelbelovend. Er zijn evenwel nog aanpassingen en verbeteringen nodig om de toestellen beter af te stemmen op de inzetbaarheid tijdens de periodieke technische keuring.

Het blijkt dat PN-meters geschikt zijn om de grote vervuilers te detecteren, zijnde de voertuigen waarbij het roetfiltersysteem niet meer naar behoren werkt of waarbij de roetfilter werd verwijderd.

De studie toont bovendien aan dat vooral voertuigen ouder dan zes jaar en/of met meer dan 150.000 km op de teller meer fijn stof gaan uitstoten.

Een klein aantal voertuigen - 4,4% in het geval van Euro 6 dieselvoertuigen - is verantwoordelijk voor een leeuwendeel van de uitstoot aan fijn stof. Indien we deze grote vervuilers terug kunnen brengen naar de normale uitstootwaarden, dan kan dit een aanzienlijke reductie aan fijn stofuitstoot betekenen voor het personenwagenpark.

2. a) Met het oog op de voorbereiding van een implementatiedossier inclusief lastenboek voor een PN-meter en een meetprocedure werden 1.006 Euro 5 of Euro 6 dieselvoertuigen met meerdere PN-meettoestellen getest.

b) Voor de steekproef van Euro 5b en Euro 6 voertuigen is een afkeurpercentage tussen 7 en 9% te verwachten, afhankelijk van het beoordelingscriterium dat wordt vooropgesteld.

c) Alle Belgische en Vlaamse keuringsondernemingen hebben samen met GOCA deze testen uitgevoerd. Concreet werden de testen uitgevoerd in een tiental keuringscentra. Dit heeft vooral te maken met het beperkt aantal PN-toestellen die voor de testen beschikbaar waren.
3. Tijdens de testperiode werden controles door GOCA uitgevoerd met een handheld toestel, maar de toestellen voldeden nog niet aan bepaalde specifieke technische eisen. Het inzetten van een PN-meettoestel tijdens de wegcontroles blijkt in de toekomst wel tot de mogelijkheden te behoren en GOCA plant hier nog extra onderzoek rond in 2019.