

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1283
van **JOHAN DANEN**
datum: 7 juni 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Roetfilterfraude - Opsporing

De Vlaamse Automobilistenbond (VAB) berekende dat één dieselwagen met een kapotte of verwijderde roetfilter evenveel vervuult als 729 Euro 5-dieselwagens of 8493 Euro 6-dieselwagens met een goedwerkende roetfilter. In de strijd tegen de defecte of verwijderde roetfilters hebben de drie gewesten een akkoord gesloten om een einde te maken aan deze problematiek. De Vlaamse, Brusselse en Waalse ministers van Mobiliteit lieten weten dat ten laatste op 1 juli 2022 een deeltjestellertest (PN-meting) ingezet zal worden tijdens de jaarlijkse autokeuring van dieselwagens. De gewesten zijn het ook eens geraakt over een lastenboek voor de autokeuringscentra, die apparatuur zullen kunnen aankopen om specifiek te controleren op roetfilterfraude. Daarnaast hebben de drie bevoegde ministers bepaald hoeveel fijnstofdeeltjes per kubieke centimeter uitgestoten mogen worden.

Naast fijnstof, is stikstof de belangrijkste vervuiler in de uitlaatgassen van dieselveertuigen. Eind 2020 kende de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) een studieopdracht toe aan GOCA voor de ontwikkeling van een stikstofemissietest.

Het opsporen van fraude met roetfilters of AdBlue langs de Vlaamse wegen is een andere piste die bekeken wordt in de strijd voor een betere luchtkwaliteit. Uit de resultaten van een proefproject met 'remote sensing' of teledetectie bleek nogmaals de grote impact van gebrekkig onderhouden motoren of fraude op de uitstoot van voertuigen. Zo is 80 procent van het fijnstof afkomstig van diesel[1]wagens en bestelwagens met een roetfilter toe te schrijven aan 10 procent van die voertuigen. Bij benzinevoertuigen is dan weer 41 procent van de uitstoot van stikstofoxiden afkomstig van de 7 procent vervuilendste voertuigen. Via de media (Het Belang van Limburg, 26 mei 2021) liet minister Demir weten dat zij de teledetectie ook wil gaan inzetten tijdens politiecontroles en ze zal hiervoor besprekingen opstarten met minister Peeters.

1. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het aankopen van de nodige apparatuur door de keuringscentra om roetfilterproblemen op te sporen?
 - a) Werden er al deeltjestellers aangekocht door autokeuringscentra?
 - b) Zijn deze toestellen al in testfase?
 - c) Wie test?
 - d) Wat test men?
 - e) Ik neem aan dat deze test nog geen invloed zal hebben op de bestaande keuringscriteria.

Krijgen de automobilisten wiens auto gekeurd werd inzicht in de meet-/testresultaten van hun voertuig? Waarom wel/niet?

- f) Zijn er al voorlopige resultaten bekend? Bevestigen deze resultaten dat een op de acht roetfilters niet naar behoren werkt of verwijderd is?
- 2. Om de PN-meting op te nemen in de keuringscriteria, dient daarvoor een wettelijk kader uitgewerkt te zijn.
 - a) Wat is de stand van zaken i.v.m. de uitwerking van dit wettelijk kader?
 - b) Wordt dit wettelijk kader uitgewerkt in overleg met de twee andere gewesten?
 - c) Worden de eigenaars van voertuigen die in de testfase niet voldoen aan de toekomstige uitstootnormen hiervan op de hoogte gesteld?
- 3. GOCA ontwikkelt in opdracht van de VMM een stikstofemissietest.
 - a) Wat is de stand van zaken?
 - b) Wat is de tijdshorizon waarbinnen deze test ontwikkeld moet zijn?
 - c) Wordt deze test en het bijbehorende wettelijke kader, naar analogie met de deeltjestellertest, ontwikkeld in overleg met de andere gewesten?
 - d) Wanneer zal de stikstofemissietest deel uitmaken van de keuringscriteria?
- 4. Na de succesvolle test met 'remote sensing' of teledetectie, wil de minister fraude met roetfilters of AdBlue opsporen met 'slimme flitspalen'. De minister wil deze teledetectie ook inzetten tijdens politiecontroles.
 - a) Welke normen of grenswaarden voor de opsporing van roetfilterfraude en te hoge uitstoot van stikstofoxiden werden er gehanteerd tijdens de testfase?
 - b) Werden er al normen bepaald om de roetfilterfraude op te sporen?
 - c) Werden er al normen bepaald om te hoge uitstoot van stikstofoxiden op te sporen?
 - d) Heeft de minister haar intentie om deze 'slimme flitspalen' in te zetten al besproken met minister Demir? Staat zij open voor deze vorm van controle?

ANTWOORD

op vraag nr. 1283 van 7 juni 2021

van **JOHAN DANEN**

1.
 - a) Op dit moment zijn er nog geen deeltjestellers aangekocht door de erkende keuringsinstellingen. Het lastenboek met de technische specificaties zal op korte termijn gepubliceerd worden en dit zal het startsignaal zijn voor de keuringsinstellingen om over te gaan tot de aankoop van de vereiste deeltjestellers.
 - b) Er bestaan verschillende deeltjestellers en de keuringsinstellingen volgen de ontwikkelingen van deze toestellen van zeer nabij op. In dat kader is men reeds een aantal deeltjestellers in een beperkt aantal keuringscentra aan het testen.
 - c) Alle erkende keuringsinstellingen voeren testen met de deeltjestellers uit.
 - d) Bij personenvoertuigen en licht vrachtwagens met een dieselmotor wordt de fijnstofemissie met de deeltjesteller gemeten. Tevens worden enkele voertuiggegevens verzameld en de meetresultaten genoteerd. Naast de beoordeling van de meetprocedure worden de deeltjestellers bijkomend geëvalueerd op diverse technische aspecten en gebruikservaring.
 - e) De testen hebben geen invloed op de bestaande keuringscriteria. Pas vanaf 1 juli 2022 zal de deeltjesteller deel uit maken van een technische controle.

De automobilisten krijgen geen inzage in de meetresultaten omdat de meet- en de afkeurcriteria niet wettelijk zijn vastgelegd en tevens omdat de deeltjestellers niet officieel zijn goedgekeurd.
 - f) Op dit moment is het nog te vroeg om definitieve uitspraken te doen. Na de afronding van de testen zal een evaluatie opgemaakt worden.
2.
 - a) Momenteel werkt mijn administratie aan de uitwerking van het wettelijk kader om vanaf 1 juli 2022 de PN-meting mogelijk te maken in het Vlaams gewest.
 - b) Er is op regelmatige basis overleg met de kabinetten en de administraties van de andere gewesten.
 - c) Neen, zie ook het antwoord op 1 e).
3.
 - a) De literatuurstudie is grotendeels afgerond en hieruit zijn enkele technologieën geïdentificeerd. De onderhandelingen met de leveranciers van de toestellen zijn opgestart met als doel om in juli 2021 met de testfase te starten.
Voor meer details over deze studie verwijs ik u naar de voogdijminister van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), minister Demir.
 - b) Het studieproject ter identificering van mogelijke pistes met betrekking tot de NO_x-meting, loopt tot eind december 2021.

- c) De opzet is om de studieresultaten met de andere gewesten te bespreken. Het is best mogelijk dat de aanpak van de samenwerking naar analogie verloopt zoals het geval met de implementatie van de deeltjesteller.
 - d) Het is nog te vroeg om uitspraken over de planning te doen, gelet op het lopende studieproject.
4. a) In het studiewerk van VMM werd er per voertuigcategorie en brandstof een verschillende drempelwaarde vastgesteld om probleemvoertuigen van normale voertuigen te onderscheiden. Die drempelwaarden werden bepaald op basis van statistische methodes om, rekening houdend met de normale spreiding van de meetresultaten, enkel voertuigen die zeer significant meer uitstoten dan gelijkaardige voertuigen te bestempelen als 'high emitter' (probleemvoertuig).

Algemeen gesproken werden, afhankelijk van de pollutant, de voertuigcategorie en de brandstof ongeveer 5% à 10% van de voertuigen als individuele probleemgevallen bestempeld.

- b) Naast verschillende gasvormige stoffen, werd ook de fijnstofuitstoot van wegvoertuigen gemeten. Op dezelfde manier als geschetst in mijn eerder antwoord, kan zo een onderscheid gemaakt worden tussen normale voertuigen en voertuigen die veel meer fijnstof uitstoten dan verwacht.

Concrete normen zijn nog niet bepaald.

- c) Gekoppeld aan de remote sensing metingen werd door VMM een pilootproject opgezet om in samenwerking met inspecteurs van de politie en VLABEL emissiefraude bij vrachtwagens op te sporen. De inspecteurs stelden bij ruim 83% van de gecontroleerde Euro V vrachtwagens die de remote sensing drempel van 40 g NOx/kg brandstof overschrijden, ernstige problemen met de katalysator vast. Het onderzoeksteam stelt voor Euro VI vrachtwagens een remote sensing drempelwaarde van 10 g NOx/kg brandstof voor. Ook hiervoor dienen de concrete normen nog bepaald te worden.
- d) Hierover is al gesproken met het kabinet van minister Demir. In de loop van de komende maanden gaan we hier werk van maken om dit te implementeren.