

## 2015Z20882

Vragen van het lid **Van Tongeren** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *TNO-metingen van Euro 5-motorvoertuigen* (ingezonden 6 november 2015).

### Vraag 1

Herinnert u zich uw antwoorden op eerdere vragen over TNO-metingen op de weg van Euro 5-motorvoertuigen?<sup>1</sup>

### Vraag 2

Klopt het dat in het door u aangehaalde rapport TNO juist aangeeft dat er chassis dynamometer tests worden gehanteerd en dat deze testmethodiek, anders dan andere relevante tests, de werkelijke praktijkemissie nog niet benaderen?<sup>2</sup> Zo ja, welke consequenties heeft deze constatering voor uw eerdere beantwoording?

### Vraag 3

Klopt het dat TNO in paragraaf 3.2 van het door u aangehaalde TNO rapport concludeert dat de Nederlandse protocollen dichter bij de officiële test dan bij praktijkomstandigheden liggen?

### Vraag 4

Klopt het dat TNO op basis van onderzoek met behulp van een zogenaamd Portable Emission Measurement System (PEMS) de volgende voorlopige conclusies formuleert: «Door gelijkmatig te rijden is de NO<sub>x</sub> emissie met 10 tot 20% te reduceren. Het verhogen van de snelheid van 100 naar 130 km/uur zorgt voor een sterke verhoging van de NO<sub>x</sub> emissie. Bij 2 van de 4 onderzochte voertuigen verdubbelde de NO<sub>x</sub> emissie zelfs?»

### Vraag 5

Wat betekenen deze voorlopige conclusies van TNO en het voornemen om de snelheid op de A2 naar 130 km/uur te verhogen voor de lokale luchtkwaliteit langs de A2?

<sup>1</sup> Plenaire behandeling Begroting Infrastructuur en Milieu d.d. 29 oktober 2015.

<sup>2</sup> «Determination of Dutch NO<sub>x</sub> emission factors for Euro 5-diesel passenger cars», 7 december 2012, TNO 2012 R11099, pag. 11.