

Factsheet

“Sjoemelscooters”: wat heeft TNO onderzocht?

Publiekssamenvatting van TNO rapport “Tail-pipe emissions and fuel consumption of standard and tampered mopeds” inclusief context en interpretatie, door Milieudefensie

Anne Knol, Milieudefensie, 14 mei 2016

Niet alleen autofabrikanten sjoemelen met hun uitstoottesten. Ook scooters voldoen in de praktijk totaal niet aan de typekeuringseisen, zo valt op te maken uit onderzoek van TNO uit 2013¹. In dit informatieblad vertellen we kort wat TNO heeft onderzocht en wat dat betekent.

TNO testte de uitstoot van schadelijke stoffen door scooters en brommers

TNO heeft in 2013 onderzoek gedaan naar de uitlaatgassen van brommers en snorscooters. Zij testten verschillende 25km/h en 45km/h modellen, zowel standaard als opgevoerde exemplaren. TNO keek onder andere of de geteste tweewielers eigenlijk wel aan de officiële normen voor uitstoot voldoen. Ze hebben de scooters in het laboratorium getest volgens de regels van de officiële testprocedures. Scooters moeten tijdens dat soort testen aan de normen voor uitstoot van schadelijke stoffen zoals koolmonoxide en stikstofoxiden voldoen, voordat ze op de markt verkocht mogen worden. Het is voor fabrikanten dus noodzakelijk dat hun scooters slagen voor dit soort testen.



FOTO: MICHEL WJUNBERGH

Alleen modellen die rechtstreeks door de importeur werden geleverd voldeden aan de normen

De twee scooters die TNO gewoon bij de dealer vandaan haalde, voldeden aan geen enkele uitstootnorm. Zowel de scooter met een zogenaamde 2-takt motor als de op papier schonere 4-takt scooter haalden de normen niet. Op de officiële test overschreed de 4-takt scooter bijvoorbeeld de norm voor koolstofmonoxide wel 18 keer. TNO heeft onderdelen van deze scooter, die van een dealer kwam, laten vervangen door onderdelen van een scooter die rechtstreeks door de importeur geleverd was. Pas na vervanging van de carburateur, sproeier, uitlaat en katalysator was de 4-takt schoon genoeg om de test te halen. Daaruit blijkt dat de onderdelen van de scooter die door de dealer geleverd was van slechtere kwaliteit waren dan de onderdelen van de scooter die door de importeur was aangeleverd voor deze test. De vier scooters die rechtstreeks door de importeur werden geleverd voor de test, voldeden wel aan de normen.

Conclusie: Fabrikanten en/of dealers rommelen met uitstoot van scooters

Gewone scooters, die bij de dealer gekocht waren voldeden niet aan de uitstootnormen. Scooters die door de fabrikant of de importeur rechtstreeks aan TNO geleverd werden om getest te worden op uitstoot voldoen wel aan de normen. Dat betekent dat er een verschil zit tussen de modellen die gemaakt worden voor de tests en de modellen die je in de winkel koopt. Daar zijn verschillende mogelijke verklaringen voor. De modellen die gemaakt worden voor de normale verkoop bij de dealer, worden waarschijnlijk geproduceerd met goedkope techniek (van slechte kwaliteit) om de productiekosten zo laag mogelijk te houden. De modellen die voor de test worden gemaakt, lijken van betere kwaliteit, zodat de scooter de tests doorstaat. Ook is het mogelijk dat dealers de scooters, voordat zij die verkopen, anders instellen, waardoor de scooter prettiger rijdt, maar vele malen meer uitstoot. De precieze oorzaak moet verder onderzocht worden, maar feit is dat er door fabrikanten, importeurs of dealers gesjoemeld wordt met de scootertechniek of -instellingen waardoor de uitstoot veel te hoog is. Extra uitstoot doordat eigenaren hun scooter (laten) opvoeren komt hier nog bovenop.

Scooterfabrikanten overtreden mogelijk de wet

Scooters mogen pas op de markt worden gebracht als ze aan de uitstootnormen voldoen. Daarvoor wordt een typegoedkeuring afgegeven door een officiële instantie die de scooters test, op dezelfde manier als TNO dat heeft gedaan. De fabrikant mag hiervoor een testmodel

aanleveren. Om te garanderen dat de modellen die daarna worden geproduceerd ook aan de normen voldoen, staat er in de Europese wet dat voldaan moet worden aan 'Conformity of Production'. Modellen voor de markt moeten worden geproduceerd conform het testmodel. Mocht inderdaad blijken dat de testmodellen superieure techniek bevatten in vergelijking met de marktmodellen, overtreden de fabrikanten van deze scooters de wet. Helaas wordt niet of nauwelijks officieel gecontroleerd of fabrikanten zich houden aan de 'Conformity of Production'. Mocht de oorzaak bij de scooterdealers liggen, die de instellingen van de scooter aanpassen, dient dit zo spoedig mogelijk strafbaar gesteld te worden (net als bijvoorbeeld het verwijderen van roetfilters bij auto's strafbaar hoort te zijn).

Wat is er gebeurd toen TNO dit onderzoek in 2013 publiceerde?

De resultaten zijn door TNO gerapporteerd aan de Staatssecretaris en aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Er is, voor zo ver Milieudefensie na kon gaan, niets extra's gedaan om de uitstoot van scooters die in de praktijk de norm ver overschrijden te verminderen: geen aanvullend onderzoek naar de oorzaken van de afwijkingen, geen nieuwe wetgeving, geen check op 'Conformity of Production' van nieuwe of bestaande modellen en geen onderzoek naar de mogelijke overtreding van de wet door scooterfabrikanten.

TNO gebruikt dit soort testen ook om schattingen te kunnen maken van de totale uitstoot van schadelijke uitlaatgassen door scooters en brommers. Dat soort informatie wordt bijvoorbeeld gebruikt in modellen waarmee de luchtkwaliteit wordt berekend. Deze schattingen paste TNO na dit onderzoek wel aan². TNO heeft inmiddels laten weten meer modellen te willen gaan testen.

Meer informatie over luchtvervuiling en gezondheid op www.milieudefensie.nl/luchtkwaliteit

Voetnoten

1. TNO, 2013 door Amber Hensema, Pim van Mensch en Robin Vermeulen, zie <https://www.tno.nl/media/1973/tno-2013-r10232-moped-emissions.pdf>
2. Zie ook TNO (2015) bit.ly/1P3Jd4W