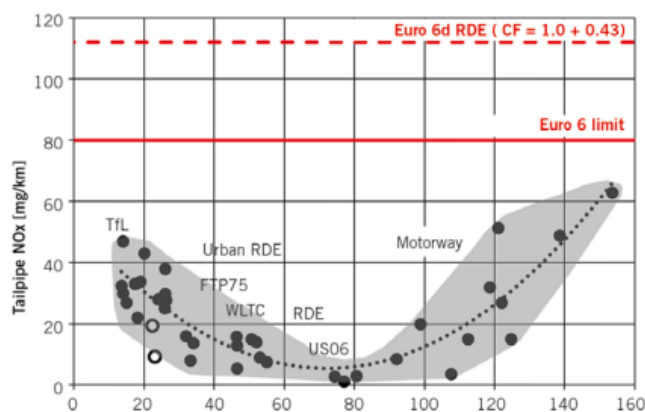


Verbod Euro6d dieselwagens in het Brussels Gewest in 2030 is wetenschappelijk niet gefundeerd

- De beslissing van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om alle dieselwagens (2030) en benzinewagens (2035) niet meer toe te laten houdt geen rekening met de **technologische innovaties** noch met de **wetenschappelijke realiteit**.
- De **dieselwagens (norm Euro6d)** respecteren de officiële grenswaarden voor **luchtkwaliteit** (fijnstof en NOx)¹. Er is dus **geen enkele wetenschappelijke reden** om deze wagens niet in de Lage Emissie Zone (LEZ) toe te laten.
- De **toegang tot een LEZ moet enkel gebaseerd zijn op officiële emissienormen** zonder specifieke technologieën bij voorbaat uit te sluiten. **Technologieneutraliteit** moet de basis zijn van besluitvorming, niet ideologie.
- Aangezien het wagenpark gemiddeld om de tien jaar geleidelijk wordt vernieuwd, kan worden aangenomen dat de meeste dieselauto's in 2030 aan de Euro6d-norm zullen voldoen. Het heeft geen zin om deze auto's te verbieden.
- De ban is **discriminerend** omdat fijnstof vandaag hoofdzakelijk komt van het remmen en van de bandenslijtage en dus ook en vooral bij **'zwaardere' elektrische wagens** die evenwel niet onder het toekomstig verbod in de LEZ vallen.
- Bij tijdelijke lokale emissie-overschrijdingen (bv. in een street canyon) zijn **tijdelijke lokale maatregelen** nodig in plaats van een algemeen verbod in de hele stad dat alle automobilisten treft alsook het sociaal en economisch leven.

Een verbod in 2030 is technologisch niet verantwoord

Een lage-emissiezone (LEZ) is een van de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren door voertuigen die niet voldoen aan de emissienormen te weren. Een LEZ zou echter gebaseerd moeten zijn op objectieve en meetbare criteria en niet a priori specifieke technologieën uitsluiten (Euro 6d-voertuigen) die wel aan de emissienormen voldoen. Zoals de onderstaande grafiek aantoont, hebben recente technologische innovaties die sinds 2020 op dieselmotoren zijn toegepast (Euro 6d-norm) de uitstoot van stikstofoxiden (NOx) van nieuwe Euro 6d-dieselwagens aanzienlijk verminderd onder reële rijomstandigheden (RDE). Deze voertuigen hebben hun plaats op de weg.



NOx tailpipe emission of various studies and benchmark cars, "bathtub-curve" (© FEV).
Source: AECC

Resultaten van demonstratiestudies en referentieauto's NOx, variatie bij identieke gemiddelde snelheid als gevolg van de invloed van de bestuurder, het verkeer, de rijstijl, het gewicht van het voertuig, enz. **Conclusie: alle wagens blijven onder de officiële limiet, zowel bij een warme als bij een koude start.**

¹ Vrijwel alle wagens respecteren reeds de strengere normen van de Wereldgezondheidsorganisatie

Euro 7 in 2030

In 2030 zal de Euro7-norm van toepassing zijn op nieuwe voertuigen. Door de nieuwste emissie-beperkende technologieën toe te passen, kunnen de NOx-emissies van vrachtwagens met 75 tot 96 % worden verminderd ten opzichte van de Euro VI-C-norm, en die van benzineauto's met 40 tot 64 % ten opzichte van de Euro 6d-norm². Autofabrikanten ontwikkelen al nieuwe voertuigen die voldoen aan strengere normen dan de Euro 6/VI-normen.

Een verbod in 2030 is zelfs onnodig

Met een wagenpark in België van gemiddeld 10 jaar oud³, kunnen we ervan uitgaan dat met de nieuwe Euro6d norm (sinds 2020), **vrijwel het volledige wagenpark dieselauto's tegen 2030 de emissiegrenswaarden voor luchtkwaliteit zal respecteren**. Het verbieden van deze wagens is dus eigenlijk onnodig en is in strijd met de wetenschappelijke realiteit. Ze hebben een plaats in onze straten, vandaag en morgen.

Enkel de auto viseren is een symboolstrijd geworden

In steden is vandaag minder dan 10% van het fijnstof PM_{2,5} afkomstig van de uitlaatpijp van wagens (modellen vóór Euro6d norm). Het stigmatiseren van de auto is daarom een ideologische strijd geworden zonder wetenschappelijke basis terwijl het net in de automobielsector is dat de grootste technologische verbeteringen werden gerealiseerd met een positieve impact op de luchtkwaliteit. Fijnstof komt vandaag vooral door slijtage aan banden en het remmen van de voertuigen, dus ook van elektrische wagens (die bovendien zwaarder zijn). Die laatste vallen echter niet onder het toekomstige verbod!

Wat is er veranderd ?

1. In Europa worden nieuw geregistreerde voertuigen voortaan verplicht getest volgens de WLTP⁴ - testcyclus op de testbank die aangevuld wordt met een reële RDE -test op de weg in diverse rijomstandigheden. Doel ? Verzekeren dat de emissies voortaan de realiteit weerspiegelen.
2. Nieuwe Euronormen die emissiebeperkingen voor NOx (stikstofoxiden) en fijnstof opleggen. Sinds 2020 is de Euro6d norm van kracht die strengere emissievoorwaarden oplegt. De wagenpark-vernieuwing met de Euro 6d-voertuigen (en later Euro 7) zal de situatie verder significant verbeteren.
3. Technologische innovaties om emissies sterk te verminderen, soms tot niet detecteerbare niveaus: betere en efficiëntere motoren, de invoering van performante roetfilters, katalysatoren (o.a. 'Selective Catalytic Reduction' technologie) en gebruik van Adblue dat NOx omzet in ongevaarlijke gassen.

Lokale overschrijdingen vergen een lokale oplossing zonder het volledige Gewest te penaliseren

Als een meetstation op een bepaald moment van de dag een overschrijding van de emissiedrempel (NOx) registreert in straten met veel verkeer (street canyons), dan moeten er tijdelijke lokale maatregelen worden genomen (zoals bij SMOG) in plaats van een algemeen verbod in te stellen voor de hele regio, wat geen zin heeft en niet alleen alle automobilisten treft maar ook het economische en sociale leven.

We vragen beleidsmakers om de technologische realiteit van de Euro6d dieselwagens die voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen te erkennen en ze daarom in 2030 toe te laten in de LEZ. Het a priori uitsluiten van een specifieke technologie is discriminerend. Door de geleidelijke penetratie van Euro6d-dieselauto's wordt een LEZ op termijn overbodig. Een algemeen verbod in 2030 dreigt veel automobilisten aan de kant van de weg te laten staan en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sociaal en economisch te isoleren.

Informatie : jb.schrans@energiafed.be

www.energiafed.be

² AECC 'Myths and truths about Euro7'

³ Statistieken Febiac

⁴ WLTP= Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure - RDE = Real driving emissions (in reële rijomstandigheden)