

VAB stelt vast: de LEZ is onrechtvaardig

VAB is overtuigd dat een betere test op roetfilters meer effect zal hebben dan een LEZ

Mobiliteitsclub VAB vindt het criterium dat de Vlaamse overheid gebruikt (de Euronorm van de wagen) om te bepalen welke dieselwagens al of niet de LEZ binnen mag onnauwkeurig. Dit leidt tot discriminatie van bezitters van een Euro 4 dieselwagen met roetfilter. Tot deze conclusie komt VAB na de analyse van haar onderzoek naar de effectieve uitstoot van fijn stof bij het huidige dieselwagenpark in Vlaanderen.

VAB heeft voor haar onderzoek de modernste technologie gebruikt (een fijnstof deeltjesteller die door het meteorologisch instituut van Zwitserland erkend is) om de effectieve uitstoot te meten van 152 voertuigen. Voordeel van dit onderzoek is dat we kunnen oordelen op basis van **de werkelijke uitstoot** van de wagen.

Uit deze test blijkt dat 1 op 5 van de Euro 4 dieselwagens (19%) beschikt over een prima werkende roetfilter, en daardoor niet méér fijnstof en roet uitstoot dan de Euro 5 norm voorschrijft. Er is wel een meerderheid van de Euro 4 dieselwagens die niet beschikt over een roetfilter, omdat de uitstootnorm van Euro 4 inzake fijnstof dit ook niet noodzakelijk maakte. Daar zit ook het verschil tussen Euro 4 en Euro 5: de norm voor fijnstof voor Euro 5 is strenger en dat heeft de autoconstructeurs verplicht om in elke dieselwagen een roetfilter in te bouwen. De fout die de Vlaamse overheid maakt is om alle Euro 4 wagens gelijk te behandelen en geen onderscheid te maken tussen wagens zonder of met roetfilter. De meetresultaten van VAB wijzen duidelijk uit dat dit een fout uitgangspunt is (zie onderstaande tabel).

Resultaten meting van het aantal fijnstofdeeltjes/cm ³			
PN	Euro 4	Euro 5	Euro 6
<50.000	19%	84%	70%
50.001 – 100.000	0%	0%	20%
101.000 – 250.000	8%	0%	0%
250.001 – 500.000	7%	4%	5%
500.001 – 1.000.000	13%	5%	5%
>1 miljoen	53%	7%	0%

Een roetfilter is de meest efficiënte technologie in de strijd tegen luchtvervuiling, maar hij moet wel goed functioneren

De nieuwste dieselwagens beschikken over zeer hoogwaardige technologie (roetfilter EGR-systeem, katalysator met ad blue) om de uitstoot te beperken. De roetfilter blijkt tot nu toe de meest efficiënte

technologie in de strijd tegen de luchtvervuiling. Een prima functionerende roetfilter haalt tot meer dan 95% van het fijn stof uit de uitstoot van de motor.

De roetfilter moet regelmatig regenereren (de opgeslagen roetdeeltjes verbranden) om optimaal te blijven functioneren. De levensduur van een roetfilter is anderzijds beperkt en afhankelijk van het aantal gereden kilometers (140.000 tot maximum 250.000 km), maar ook van een correct gebruik (korte trajecten vermijden die zorgen voor extra slijtage) en goed onderhoud.

Het is daarom normaal dat gedurende de levensduur van een roetfilter de efficiëntie (de mate waarin uitstoot van het aantal fijnstof deeltjes verminderd wordt) kan fluctueren. Dit verklaart waarom 20% van de Euro 6 dieselwagens meer dan 50.000 deeltjes uitstoten op moment van onze meting. Een regeneratie (die in normale omstandigheden automatisch gebeurt) of een reiniging van de roetfilter kan voor verbetering zorgen. Goed onderhoud is dus zeer belangrijk voor een dieselwagen.

Algemeen kan gesteld worden dat een dieselwagen die minder dan 100.000 fijnstof deeltjes/cm³ uitstoot beschikt over een goed werkende roetfilter. Bij 19% van de geteste Euro 4 dieselwagens was in dit geval, 84% van de Euro 5 en 90% van de Euro 6.

Een Euro 4 met correct functionerende roetfilter vervuilt niet meer dan een Euro 5 dieselwagen

Sinds 1 januari 2020 mogen Euro 4 dieselwagens de LEZ niet meer binnen zonder te betalen. Voor Euro 5 dieselwagens is er geen beperking. De LEZ-regelgeving gaat ervan uit dat Euro 5 dieselwagens minder vervuילend zijn. VAB beklemtoont echter dat dit niet noodzakelijk zo is. De test van VAB toont aan dat een Euro 4 met correct functionerende roetfilter niet meer vervuilt dan een Euro 5.

Dieselwagens vervuilen op twee punten: NO₂ en fijnstof (in combinatie met roet)

- ✓ Stikstofdioxide (NO₂): sinds dieselgate is duidelijk geworden dat Euro 5 dieselwagens niet beter scoren dan Euro 4 wagens voor deze pollutant. We moeten wachten op de Euro 6.3 dieselwagens (ook wel 6d full genaamd) om een duidelijke verbetering te kunnen vaststellen qua uitstoot van NO₂.
- ✓ Fijn stof (en roet): hier is een correct werkende roetfilter van belang. Eenmaal er een (goed werkende) roetfilter aanwezig is, is er geen verschil in fijnstofuitstoot tussen Euro 4 en 5. Hier ook is er pas een verdere verbetering merkbaar vanaf Euro 6 omdat deze dieselwagens slechts 471 PN gemiddeld uitstoten.

Er is dus geen enkele reden om een Euro 4 dieselwagen met correct functionerende roetfilter te blijven discrimineren door hem de toegang tot een LEZ te ontfagen. VAB stelt vast dat eigenaars van Euro 4 dieselwagens met correct werkende roetfilter nodeloos gedwongen worden om een andere wagen aan te schaffen, en dus discriminerend behandeld worden ten opzichte van de bezitters van Euro 5 dieselwagens.

Waar trekken we de grens en wie bepaalt welke wagens voldoen voor de LEZ?

Volgens objectieve metingen van VAB zou 19% van de Euro 4 dieselwagens de LEZ toch binnen mogen op basis van fijnstofuitstoot. Bovendien blijkt dat tegelijk 16% van de Euro 5 en 10% van de Euro 6 dieselwagens, die momenteel wél toegang hebben, eigenlijk hun toegangsrechten zouden moeten verliezen omdat de roetfilter niet optimaal werkt.

De cruciale vraag is: waar trekken we de grens? Hoeveel fijnstofdeeltjes mag een dieselwagen uitstoten vooraleer hij het toegangsrecht tot de LEZ verliest?

Zoals hierboven uiteengezet is het criterium van de Euronorm niet rechtvaardig. Enkel een meting van de werkelijke uitstoot geeft een juist beeld. Voor de toelatingsvoorwaarden tot een LEZ, stelt VAB voor dat in een eerste fase de grens op 500.000 PN gelegd wordt. Belangrijk is dat de sector (autokeuringsstations en garagisten) de tijd krijgt om zich aan te passen aan deze nieuwe normering.

Nadien kan dan fasegewijs de norm verstrengd worden naar bijvoorbeeld 250.000 fijnstofdeeltjes en nog later tot 100.000 PN.

Aangezien we vaststellen dat oudere wagens de meeste kans maken op een defect van de roetfilter, lijkt het evident dat de autokeuring het controleorgaan bij uitstek is om toezicht te houden op de naleving van de afgesproken norm. Na 4 jaar moet elke wagen sowieso naar de autokeuring, het moment waarop een efficiëntere controle van de fijnstofuitstoot ook zinvol wordt.

Conclusie:

VAB vraagt een aanpassing van de LEZ-regelgeving door de Vlaamse overheid, waardoor dieselwagens de toegang tot de LEZ niet ontzegd wordt op basis van de Euronorm, maar op basis van een reëel vastgestelde overtreding van de fijnstofnorm gemeten door de autokeuring. Deze aanpassing zou de efficiëntie van de LEZ-regeling vergroten en een pak sociale onrechtvaardigheid uit de wereld helpen (door de huidige discriminatie tussen Euro 4 en 5 ongedaan te maken). Bovendien stelt VAB zich ook de vraag of het nodig is een complex instrument zoals de LEZ in te voeren, terwijl een efficiënte controle van de roetfilter meer effect heeft op de luchtkwaliteit, en dit niet enkel voor de inwoners van een LEZ, maar voor iedereen.