

## VAB-Onderzoek wijst uit: 1 op 8 roetfilters bij Euro 5 dieselwagens is defect

**Deze wagens mogen de lage-emissiezones binnen, maar zijn net zo vervuilend als de Euro 4 voertuigen aan wie de toegang verboden wordt.**

Terwijl meer dan 400.000 in Vlaanderen ingeschreven dieselwagens (Euro 4) de lage-emissiezones sinds januari niet meer binnen mogen omdat ze te veel fijn stof zouden uitstoten, is het mogelijk dat 1,1 miljoen Vlaamse dieselwagens<sup>1</sup> (Euro 5 en 6) die wel nog toegang krijgen, ook te veel fijn stof uitstoten omdat de roetfilter niet (naar behoren) werkt.

Wanneer de roetfilter bij een Euro 5 dieselwagen niet functioneert of weggenomen werd (bv. omdat een herstelling te duur zou uitvallen), is deze wagen even vervuilend als een Euro 4, en zou deze dus eigenlijk ook geen LEZ binnen mogen.

Probleem is dat momenteel niemand, ook niet de autokeuring, kan vaststellen of een roetfilter al dan niet correct functioneert. Dit komt doordat de huidige verplichte Europese wetgeving een opaciteitstest met roetmeter voorziet die niet geschikt is om de fijn stof uitstoot van dieselwagens te meten. De gebruikte technologie is niet verfijnd genoeg om een falende roetfilter eruit te halen.

Sinds kort is er echter nieuwe testapparatuur beschikbaar die een véél adequatere meting toelaat. Mobiliteitsclub VAB deed de test met dergelijk testapparaat en controleerde 152 wagens. Conclusie na analyse van de meetresultaten is dat de situatie alarmerend is, zeker voor wat betreft Euro 5 dieselwagens (verkocht van 2010 tot 2015).

VAB vraagt dat minister Lydia Peeters, bevoegd voor de technische controle, dringend de regelgeving aanpast zodat de autokeuringsstations dergelijke efficiënte meetapparatuur mogen gebruiken en op die manier zwaar vervuilende wagen uit het verkeer kunnen halen. Bijkomend voordeel is dat hierdoor vermeden wordt dat een koper van een tweedehandswagen een wagen koopt waarvan de roetfilter defect is.

### De testresultaten van VAB

VAB gebruikte voor de test een toestel dat het aantal deeltjes telt. Dit toestel is véél gevoeliger en nauwkeuriger dan de oude rooktestmeter. Het geeft een goed beeld van de praktijk-PN-emissie van dieselvoertuigen. Deze meetmethode is ook minder belastend voor het voertuig omdat de meting gebeurt bij stationair toerental (er moet dus geen plankgas meer gegeven worden).

---

<sup>1</sup> op Belgisch niveau is dit 1,9 miljoen

## Belangrijkste vaststellingen:

- ✓ Een goed werkende roetfilter vermindert de uitstoot van fijn stof en roet met 95% en meer.
- ✓ Correct werkende dieselmotoren Euro 6 (verkocht sinds 2015) stoten gemiddeld 471 fijn stof deeltjes uit/cm<sup>3</sup> en de uitstoot van Euro 5 dieselwagens (2010 tot 2015) bedraagt 5490 fijn stof deeltjes/cm<sup>3</sup>.
- ✓ Euro 5 dieselwagens waar de roetfilter kapot of uitgeschakeld is, stoten in de test gemiddeld 4 miljoen fijn stof deeltjes/cm<sup>3</sup> uit. Dit is 729 keer meer dan bij correcte werking.
- ✓ Bij 10% van de Euro 6 wagens werkt de roetfilter niet optimaal. Bij 5% is de afwijking beperkt (minder dan half miljoen deeltjes) en spreken we van een verstoorde werking. Bij 5% zit de uitstoot boven het half miljoen (maar minder dan 1 miljoen) en lijkt een nazicht aangewezen.
- ✓ Bij de oudere Euro 5 dieselwagens is het aantal afwijkingen bij de werking van de roetfilter veel groter, 16% van de roetfilters werkt niet optimaal. Alarmerend is dat bij 7% van de wagens de roetfilter kapot of uitgeschakeld is en 5% een defect heeft dat technisch nazicht vereist.

Resultaten meting van het aantal fijnstofdeeltjes/cm <sup>3</sup>		
<b>Euro 6</b>	<b>PN</b>	<b>Percentage</b>
Gemiddeld bij correcte werking	471	
Verstoorde werking	Tussen 100.000 en 499.000	5%
Defect dat nazicht vereist	Tussen 500.000 en 999.999	5%
Nieuwe roetfilter nodig	> 1 miljoen	0%
<b>Euro 5</b>	<b>PN</b>	<b>Percentage</b>
Gemiddeld bij correcte werking	5490	
Verstoorde werking	Tussen 100.000 en 499.000	4%
Defect dat nazicht vereist	Tussen 500.000 en 999.999	5%
Nieuwe roetfilter nodig	>1 miljoen	7%

VAB vindt dat het effect van deze dieselwagens met kapotte roetfilter niet onderschat mag worden.

De impact wordt duidelijker als je weet dat één dieselwagen met kapotte roetfilter zoveel vervuult als 729 Euro 5 dieselwagens met goed werkende roetfilter, of als 8.493 Euro 6 dieselwagens (met goed werkende roetfilter).

Hoeveel Euro 5 of Euro 6 wagens vervuilen evenveel als een wagen met defecte roetfilter		
	<b>Gemiddeld PN</b>	<b>Aantal wagens</b>
Euro 6	471	8493
Euro 5	5490	729

## Lacune in de regelgeving

De Vlaamse regelgeving laat geen ruimte om strenger op te treden en nieuwe meetmethodes toe te passen. Er is dus dringend een bijsturing nodig van de huidige testprocedure (strengere eisen en nieuwe, nauwkeurige testmethode) om vervuilende dieselwagens te kunnen detecteren:

- ✓ De norm die bij de autokeuring wordt toegepast moet aangepast worden aan de normering van de Euronorm zodat we meer zekerheid krijgen dat dieselwagens in de praktijk niet veel vervuilerder zijn dan de Euronorm aangeeft. Concreet betekent dit dat de controlenorm strenger zal worden voor modernere wagens.
- ✓ Het gebruik van efficiëntere, nieuwe meetmethode moet worden toegelaten zodat fraude en defecten kunnen worden opgespoord.

Extrapolatie van de meetresultaten van VAB naar het Belgische wagenpark, leert ons dat er vermoedelijk 165.000 dieselveertuigen rondrijden met verwijderde of defecte roetfilter.

## Hoogwaardige technologie vereist goed onderhoud

Bij verwijdering van een roetfilter is er duidelijk fraude in het spel. Bij een defecte roetfilter is het belangrijk dat tijdig een reiniging of vervanging gebeurt zodat de uitstoot weer maximaal gefilterd wordt.

De moderne dieselwagen zit vol hoogwaardige technologie om de uitstoot van schadelijke stoffen (fijn stof, roet en NO<sub>2</sub>) te beperken. Dat die technologie zeer kwetsbaar is merkt VAB dagelijks. Vandaar dat het belangrijk is om een dieselwagen zeer goed te onderhouden waardoor tijdig gebreken worden vastgesteld en nog hersteld kunnen worden. 10 jaar geleden waarschuwde VAB reeds voor het verkeerd gebruik van dieselwagens omdat dit extra slijtage veroorzaakt aan die milieutechnologie.

Roetfilters worden gebruikt bij alle dieselwagens sinds 2010 (Euro 5). Een roetfilter kan echter verstopen of kapot gaan. De filter moet dan gereinigd of vervangen worden. Het is bekend dat roetfilters verwijderd worden om onderhoudskosten uit te sparen.

VAB stelt dat het probleem bij ons niet onderschat kan worden: België heeft een hoog aandeel dieselwagens in het wagenpark, die vaak gebruikt worden voor korte afstanden, wat zeer belastend is voor de goede werking van een roetfilter. De roetfilter vervuilt sneller als de motor niet op bedrijfstemperatuur functioneert (meestal pas na 25 à 30 km) en komt moeilijker tot een zelfreiniging (actieve regeneratie) waardoor verstopping en schade sneller optreedt. Een roetfilter kan bij normaal gebruik (veel kilometers en lange trajecten) 140.000 tot 250.000 kilometer meegaan. Bij minder optimaal gebruik (veel korte trajecten die de roetfilter extra vervuilen en niet de kans geven om zich automatisch te reinigen) treedt schade en verstopping veel sneller op.

Het is belangrijk problemen snel op te sporen omdat de kost van een reiniging van een roetfilter beperkt blijft tot 200 à 400 euro, terwijl de vervanging van de roetfilter bij onherstelbaar defect tot meer dan 4.000 euro kan kosten. Een goed advies bij de aankoop van een dieselwagen is belangrijk om extra kosten en vervuiling te voorkomen.