



Slecht nieuws voor onze luchtkwaliteit: Euro 6 even slecht als Euro 4

Geplaatst op woensdag 03 september 2014 | 

 SHARE

Vandaag treden voor autoconstructeurs de nieuwe Euro 6-normen voor personenwagens in werking. Met die Euronormen wil Europa het wagenpark schoner maken. Met de Euro 6-norm mogen nieuwe dieselwagens nog maximaal 80 milligram/km verzurende stikstofoxiden (NOx) uitstoten. Het Nederlandse onderzoeksbureau TNO onderzocht de stikstofuitstoot van nieuwe Euro 6-dieselwagens in het echte verkeer. Hieruit blijkt dat nieuwe dieselwagens in de realiteit liefst zes keer meer NOx uitstoten dan toegelaten.

Zoals vroeger al bleek, neemt de voorgeschreven testcyclus van personenwagens een loopje met de werkelijkheid. Zo wordt getest aan lage snelheden, zonder belading, zonder wind,... Testen in het echte verkeer geven dan ook veel slechtere resultaten dan de te rooskleurige testresultaten van autoconstructeurs. Daar waar Euro 6 een maximum van 80mg/km vooropstelt voor dieselwagens, ligt in de praktijk de NOx-emissie van Euro 6 wagens rond de 500 mg/km. Dat is even slecht als de (echte) emissies van Euro 4 wagens. Bovendien werden enkel nog maar testen uitgevoerd op duurdere middenklasse wagens. Kleinere en goedkopere Euro 6 dieselwagens waren op het moment van het onderzoek nog niet op de markt. TNO verwacht dat de resultaten voor die goedkopere modellen nog slechter zullen zijn, aangezien die uitgerust zullen worden met goedkopere technologie.

De hoge uitstoot is geen goed nieuws voor onze luchtkwaliteit. Stikstofoxiden zorgen voor een toename van allerhande luchtwegklachten en dragen bij aan de vorming van ozonpieken. Daarnaast zijn ze verantwoordelijk voor een versnelde verwerking van historische gebouwen, een verminderde opbrengst van landbouwgewassen en de achteruitgang van bos-, heide en natuurgebieden. Twee derde van de stikstofoxiden in onze lucht zijn afkomstig van transport en dan vooral van dieselloertuigen, want dieselwagens stoten tot drie keer meer NOx uit dan benzinewagens.

Alternatieven voor technologische ingrepen dringen zich op

De resultaten tonen aan dat de overheid niet alle heil mag verwachten van een 'automatische' verbetering van de luchtkwaliteit door technologische verbeteringen aan nieuwe wagens. Zolang de Europese testcyclus niet wordt herzien om zo de norm in reële rijomstandigheden af te dwingen, blijven aanvullende maatregelen om het verkeer te beperken noodzakelijk. Dat wil zeggen meer investeren in openbaar vervoer, minder in extra autowegen, de invoering van een kilometerheffing,... Bond Beter Leefmilieu verwelkomt de federale voorstellen om de accijnzen op diesel te verhogen en roept op om de bedrijfswagens, waarbij er veel diesels zijn, te belasten.

Gevolgen voor Oosterweel

De bevinding dat Euro 6-dieselwagens veel slechter scoren dan verwacht, verplicht de Vlaamse regering er toe zich te bezinnen over het Oosterweelproject. De luchtkwaliteitsmodellen die vandaag gebruikt worden voor milieu-effectrapporten (MER), calculeren de theoretische verbeteringen van Euro 6 al in. Zo werd voor het MER voor de Oosterweelverbinding uitgegaan van een gemiddelde emissiefactor voor personenwagens van 110 gram NOx/km in 2020. Uit het MER blijkt dat de beperkte verbetering van de luchtkwaliteit die verwacht wordt, ondanks de toename van het aantal gereden kilometers, volledig toe te schrijven is aan de verbetering van de technologieën in het wagenpark, door de invoering van de Euronormen voor nieuwe wagens. En zelfs dan slaagt men er niet in om aan de Europese norm voor NO2 te voldoen. Laat staan dat de normen gehaald worden nu blijkt dat die uitgangspunten onterecht en veel te rooskleurig zijn.

In het MER voor het RUP Oosterweel wordt terecht opgemerkt dat in het verleden bleek dat veronderstelde technologische verbeteringen niet tot de verwachte dalingen in de emissies hebben geleid. Bond Beter Leefmilieu vraagt dan ook dat de berekeningen worden overgedaan, in het belang van de gezondheid van de bewoners langs het Oosterweeltracé en de Antwerpse ring.

Dreiging Europese dwangsom verhoogt

De Europese Commissie gaf Vlaanderen uitstel tot begin 2015 om de luchtkwaliteitsnorm voor NO₂ te halen, die in principe in 2012 al moest voldaan zijn. Vooral de combinatie van teveel verkeer en industrie in de Antwerpse regio lag ten grondslag van deze achterstand. Uit het meest recente monitoringrapport van het Departement Leefmilieu (LNE), blijkt dat de luchtkwaliteit in de regio Antwerpen onvoldoende verbeterd om de Europese norm tegen 2015 wel te halen. Met de recente inzichten over de Euro 6 norm voor personenwagens staat Vlaanderen verder af dan ooit van de NO₂ luchtkwaliteitsnorm. In dat geval dreigt België door de Europese Commissie doorverwezen te worden naar het Europees hof. Dat kan dwangsommen opleggen van 3.000 tot 200.000 euro per dag, bovenop een forfaitaire boete.

BBL - 1 september 2014

Onderzoek TNO: [https://www.tno.nl/content.cfm?](https://www.tno.nl/content.cfm?context=thema&content=prop_publicatie&laag1=894&laag2=914&laag3=105&item_id=965&Taal=2)

[context=thema&content=prop_publicatie&laag1=894&laag2=914&laag3=105&item_id=965&Taal=2](https://www.tno.nl/content.cfm?context=thema&content=prop_publicatie&laag1=894&laag2=914&laag3=105&item_id=965&Taal=2)