



## Luchtkwaliteit verbetert jaar na jaar mede dankzij innoverende emissie reducerende technologieën in het transport

Januari 2024 - Volgens IRCELINE<sup>1</sup> waren de stikstofdioxide concentraties in ons land (in en buiten de steden) nooit zo laag als in 2023 en zijn ze zowat 50% lager dan 15 jaar geleden. De officiële Europese grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> werd in de meetstations nergens overschreden in 2023. Wat fijnstof PM<sub>10</sub> betreft, werd in 2023 de daggrens opnieuw op geen enkele meetplaats overschreden en voor PM<sub>2,5</sub> waren de concentraties in de 4 stedelijke meetstations (Gent, Antwerpen, Brussel en Charleroi) maar ook daarbuiten nooit zo laag als in 2023.

### Vlaanderen

De voorbije decennia is de luchtkwaliteit in Vlaanderen gevoelig verbeterd. Het laatste Rapport van de Vlaamse Milieumaatschappij (cijfers 2021) toont aan dat de Vlaamse uitstoot van atmosferische emissies gestaag afneemt en Vlaanderen de Europese emissiedoelstellingen haalt:

- Fijnstof PM<sub>2,5</sub> was in 2021 gehalveerd t.o.v. 2000,
- Stikstofoxide (NOx) lag in 2021 bijna 60% onder het niveau van 2000.

Het wegverkeer stootte in 2021 92% minder fijnstof PM<sub>2,5</sub> via de uitlaat uit dan in 2000. 2021 kende een lichte toename t.o.v. het Covid jaar 2020 maar bleef dalen t.o.v. de voorgaande jaren

### Wallonië

Uit het luchtkwaliteitsrapport<sup>2</sup> van Wallonië blijkt dat in 2021 voor het 7e achtereenvolgende jaar de grenswaarden voor fijnstof werden gerespecteerd. Deze emissies zijn sinds 2000 met een factor 3 gedaald. Wallonië heeft ook zijn NOx -uitstoot tussen 2005 en 2020 met 60% verminderd. Belangrijk te melden is dat dit resultaat er gekomen is zonder het bestaan van Lage Emissie Zones in Wallonië.

### Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Tussen 2018 en 2022 registreerde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een aanzienlijke vermindering van fijnstof PM<sub>2,5</sub> met 30% (-34 voor auto's) en van NOx met 31% (-44% voor auto's). In 2022 voldeden alle meetstations voor het 3e opeenvolgende jaar aan de jaarlijkse Europese norm van 40 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub>.

### Redenen van de continue verbetering

De verbeterde luchtkwaliteit in het transport is het resultaat van een aantal complementaire maatregelen zoals:

1. De **nieuwe Euronorm Euro6d** die **strengere emissiebepalingen** m.b.t. NOx en fijnstof oplegt. De wagenparkvernieuwing met de Euro 6d-voertuigen zal de situatie verder significant verbeteren. In Europa worden nieuw geregistreerde voertuigen voortaan verplicht getest volgens de WLTP<sup>3</sup> - testcyclus op de testbank die aangevuld wordt met een reële RDE<sup>4</sup> -test op de weg. Doel? Verzekeren dat de emissies de realiteit weerspiegelen.
2. De **technologische vooruitgang om emissies significant te verminderen**, soms tot niet detecteerbare niveaus: betere en efficiëntere motoren, de invoering van **performante roetfilters, katalysatoren** zoals de 'Selective Catalytic Reduction' technologie en gebruik van Adblue dat NOx omzet in ongevaarlijke gassen

<sup>1</sup> Voorlopige cijfers 2023: <https://www.irceline.be/nl/nieuws/de-luchtkwaliteit-in-2023-voorlopige-cijfers>

<sup>2</sup> Réseau de surveillance de la qualité de l'air- Rapport 2021

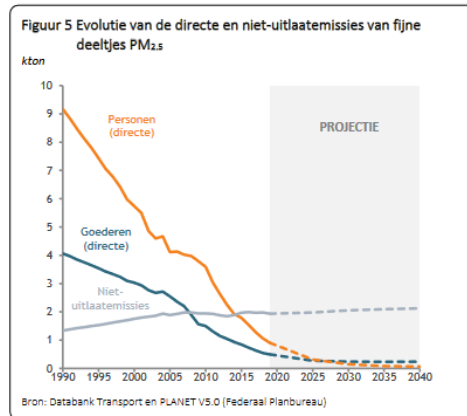
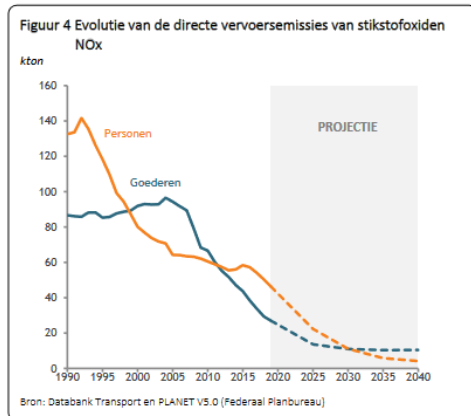
<sup>3</sup> WLTP= Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure

<sup>4</sup> RDE = Real driving emissions (reële rijomstandigheden op de weg)

3. De invoering in enkele steden van een **Lage Emissie Zone (LEZ)** waarbij ouderen (diesel)wagens geleidelijk aan niet meer worden toegelaten. Het valt wel op dat de luchtkwaliteit in Wallonië, ook in stedelijk gebied, alsmaar beter wordt ondanks het feit er geen Lage Emissiezones zijn.

#### Prognoses Federaal Planbureau

Het Federaal Planbureau<sup>5</sup> voorziet dat de directe emissies van NO<sub>x</sub> en PM<sub>2,5</sub> tussen 2019 en 2040 respectievelijk met 80% en 78% in België zullen dalen, ondanks de groei van de transportvraag.



Figuur 5 toont ook de evolutie van de niet-uitlaatemissies van PM<sub>2,5</sub>. In 2019 is die niet-uitlaatuitstoot al groter dan de directe uitstoot.

#### Conclusie

De beslissing om dieselwagens in 2031 en benzinewagens in 2035 niet meer toe te laten in de Lage Emissie Zones (LEZ) van Antwerpen en Gent (en diesel in 2030 en benzine in 2035 in Brussel) staat haaks op de technologische realiteit. De nieuwe dieselwagens (sinds norm Euro6d) respecteren de officiële grenswaarden voor luchtkwaliteit (fijnstof en NO<sub>x</sub>) wat wordt aangetoond in de nieuwe verplichte officiële tests in reële rij-omstandigheden. **Er is dus geen enkele wetenschappelijke noch objectieve reden om Euro6d wagens (in een LEZ) te verbieden**, in tegenstelling tot oudere dieselwagens die geleidelijk aan worden uitgesloten. Een LEZ moet technologieneutraal zijn en haar toegang zou enkel moeten gebaseerd zijn op officiële uitstootnormen in plaats van het a priori uitsluiten van moderne diesel- en benzinewagens. Door de geleidelijke vernieuwing van het wagenpark, zullen alsmaar meer wagens op de weg minstens de norm Euro6d hebben en zo de uitstootnormen respecteren waardoor een verbod op die wagens onbegrijpelijk zou zijn.

**Een ban is discriminerend omdat fijnstof 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 vallen. Bij tijdelijke lokale emissie-overschrijdingen zijn bovendien tijdelijke lokale maatregelen nodig in plaats van een algemeen verbod in de hele stad dat alle automobilisten treft.

De luchtkwaliteit gaat erop vooruit, ook in het transport. Dat is noodzakelijk om de gezondheidsimpact van atmosferische emissies zo veel als mogelijk te verminderen. De verbetering is duidelijk merkbaar maar er is nog werk aan de winkel. Technologische innovatie zal hiertoe verder bijdragen.

info@energiafed.be

<sup>5</sup> Federaal Planbureau: Publicatie (april 2022) Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2040