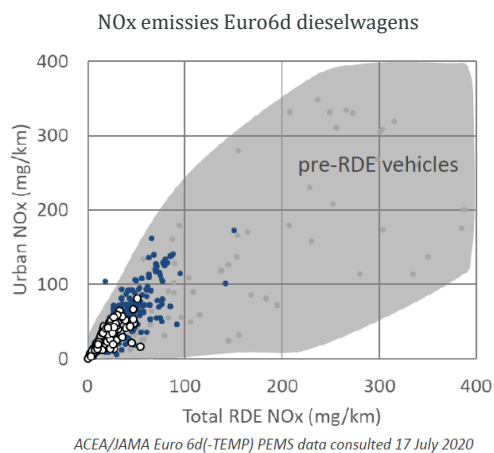


## De huidige politieke discussies over de Lage Emissiezone in Brussel moeten rekening houden met de technologierealiteit : een verbod van thermische wagens met Euro6d is vooral ideologisch

Brussel – 4 april 2024. In de aanloop naar de verkiezingen verdeelt de discussie over de Lage Emissie Zone (LEZ) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de meerderheid en wordt dit een verkiezingsthema. De sectorfederatie Energia wil erop wijzen dat het vooral belangrijk is om rekening te houden met de technologische realiteit, waaruit blijkt dat auto's die voldoen aan de officiële emissienormen hun plaats moeten hebben in een LEZ. Energia vraagt daarom een herziening van de kalender, waarbij technologie moet primeren op ideologie. De nieuwe dieselwagens (sinds norm Euro6d) respecteren de officiële grenswaarden voor luchtkwaliteit (fijnstof en NOx)<sup>1</sup>. **Toegang tot de LEZ moet uitsluitend gebaseerd zijn op de werkelijke emissienormen en niet op het a priori uitsluiten van specifieke technologieën (diesel/benzine).** Vandaag is fijnstof voornamelijk afkomstig van remmen en bandenslijtage<sup>2</sup>, en dus ook van 'zwaardere' elektrische auto's, die evenwel niet onder het verbod vallen.

### Een ban is ....technologisch niet gefundeerd

Een Lage Emissie Zone (LEZ) is een maatregel om geleidelijk aan de oudere wagens (Euro4 en 5) te verbieden om zo de luchtkwaliteit te verbeteren. Echter, een LEZ zou geen specifieke technologieën, die de officiële luchtkwaliteitsemissiewaarden respecteren, mogen uitsluiten. Dit houdt geen rekening met de technologische innovaties die duidelijk aantonen dat de nieuwe generatie dieselauto's (sinds de norm Euro6d), die onder verplichte reële rijomstandigheden zijn getest, de **Europese emissie-grenswaarden voor**



**fijnstof en stikstofdioxide (NOx) respecteren.** De grote meerderheid van de wagens respecteert bovendien de niet bindende huidige grenswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie.

In dit beeld zijn de witte bolletjes de moderne Euro6d wagens die in 'Real Driving Emission' tests aantonen dat ze de Europese grenswaarden (80mg/km) van de NOx uitstoot respecteren. **Sommige modellen hebben nu al bijna niet detecteerbare emissies.**

Source: Association for Emissions Control by Catalyst (AECC)

### Een ban is ...onnodig

Met een wagenpark in België van gemiddeld 10 jaar oud<sup>3</sup>, kunnen we ervan uitgaan dat met de nieuwe Euro6d norm (sinds 2020) bij nieuwe inschrijvingen, het leeuwendeel van **de auto's tegen 2030 de emissiegrenswaarden voor luchtkwaliteit zal respecteren.** Het verbieden van deze wagens staat haaks op de wetenschappelijke realiteit. Ze hebben een plaats op onze wegen, vandaag en morgen.

### Enkel de auto stigmatiseren is een symboolstrijd geworden

In steden is minder dan 10% van het fijnstof PM<sub>2,5</sub> afkomstig van de uitlaatpijp van (hoofdzakelijk oudere) wagens. 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 ontstaat vandaag vooral door slijtage aan

<sup>1</sup> De meeste voldoen ook aan de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie.

<sup>2</sup> IrceLine

<sup>3</sup> Statistieken 2021 van Febiac

banden en het remmen van de voertuigen, dus ook van elektrische wagens (die bovendien zwaarder zijn). Die laatste vallen echter niet onder het verbod!

### Lokale overschrijdingen vergen een lokale oplossing

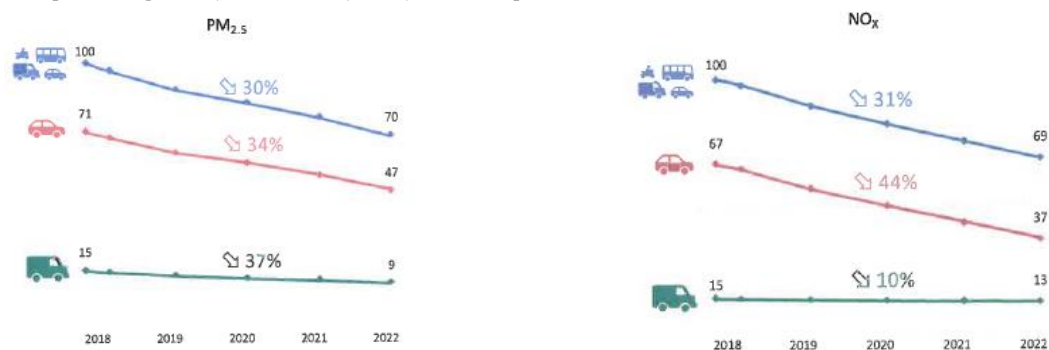
Het kan voorkomen dat een klein aantal meetstations in specifieke straten met veel stilstaand verkeer tijdelijke overschrijdingen van de emissiewaarden (NOx) registreren. Het is daarom aangewezen om 'lokale' maatregelen te nemen in plaats van een algemeen verbod in de volledige stad op te leggen dat niet zinvol is en bovendien alle automobilisten penaliseert.

Wim De Wulf, Secretaris-generaal van Energia: " *We vragen aan de beleidsmakers om de technologische realiteit te erkennen van de nieuwe generatie thermische wagens die de luchtkwaliteitsnormen respecteren en deze dan ook nog toe te laten in de Lage Emissie Zones. De toegang tot een LEZ zou enkel moeten gebaseerd zijn op objectief wetenschappelijke criteria zoals het respecteren van de officiële emissiegrenswaarden. Een specifieke technologie uitsluiten is discriminerend en niet gebaseerd op wetenschappelijke gronden. Een algemeen verbod dreigt talrijke automobilisten aan de kant van de weg te laten. We staan ter beschikking van de overheden om de technologische verworvenheden in dit domein toe te lichten*".

### Continue verbetering luchtkwaliteit...de cijfers

#### Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Tussen 2018 en 2022 registreerde het 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>.



Het Federaal Planbureau<sup>4</sup> voorziet dat de directe emissies van NOx 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

#### Persinformatie:

Jean-Benoît Schrans

[jb.schrans@energiafed.be](mailto:jb.schrans@energiafed.be) Tel. 0497/511.575

<sup>4</sup> Federaal Planbureau: Publicatie (april 2022) Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2040