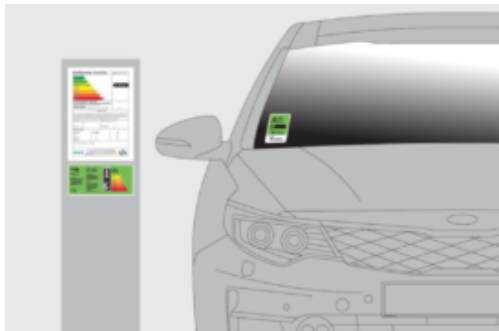


Welke diesels mogen straks de milieuzones nog in?

label: Ondernemen Premium 7063

Stel, je koopt een gebruikte auto in, weet je dan hoe groot de kans is dat zo'n auto binnenkort de stedelijke milieuzones niet meer in mag? Zit je goed met een Euro 6 diesel? Of moet de auto toch echt WLTP-RDE-typegoedgekeurd zijn? Emissions Analytics schiet te hulp met de AIR Index.



NOx-emissielabel. Handig bij inkoop van auto's en handig in de showroom: deze auto kan ik met een gerust hart kopen.

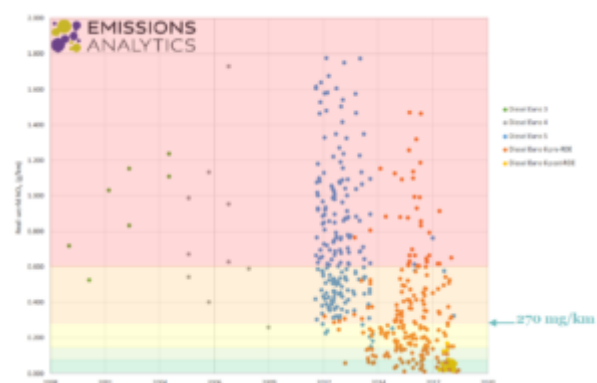
Ruim een jaar geleden kondigde Arnhem de strengste Milieuzone van Nederland aan. Diesels van voor 2005 (grotendeels Euro 3 en ouder) moesten in het vervolg buiten de centrumring blijven. **Bij AMT waren we niet onverdeeld enthousiast over die maatregel.** Dagblad **De Gelderlander** is dat een kwartaal na invoering **wel**.

Zo werkt het niet

Belangrijk argument voor ons beperkte enthousiasme: **zo'n maatregel heeft geen meetbare invloed op de hoeveelheid NO_x in de lucht.** Hoe dat komt? **Door het gesjoemel van autofabrikanten.** Door de jaren heen werden de Euro-normen steeds strenger, terwijl de NO_x-uitstoot in de praktijk nauwelijks daalde. Zo kan het gebeuren dat veel Euro 6-diesels vuiler zijn dan veel Euro 3-diesels. Geen Euro 3-diesels meer binnenlaten heeft dan niet zoveel zin.

Hoe dan wel?

Het Engelse **Emissions Analytics meet al sinds 2011 de emissies tijdens ritten op de openbare weg.** Het bedrijf levert zijn data aan autofabrikanten die willen weten hoe hun concurrenten scoren, maar ook aan toeleveranciers van de auto-industrie, aan oliemaatschappijen en natuurlijk aan overheden. Een deel van de meetgegevens is gewoon openbaar. Zo kun je op **Equa-index** van vrijwel iedere auto opzoeken hoe zuinig of schoon die is.



Maar eh..., we hebben toch de Euro-normen, wat moeten we dan met een AIR-Index? Antwoord: hoewel de Euro-normen voor diesels steeds lagere NO_x-limieten voorschreven (Euro 3 is max 500 mg/km,

Grote namen

Dat Emissions Analytics is mede oprichter van de Air Alliance. Dat AIR staat voor Allow Independent Road-testing. De alliantie is een samenwerkingsverband van non-profit

organisaties die de luchtkwaliteit willen verbeteren, zoals de **Fondazione Bruno Kessler** uit Italië en de **Britse Energy Saving Trust**. Daarnaast kent de AIR Alliance een adviescomité van wetenschappers. Een van hen is Norbert Ligterink van TNO, maar ook Daniël Carder, de Amerikaanse onderzoeker die het dieselschandaal aan het licht bracht houdt via dat comité een oogje in het zeil bij de AIR Alliance.

Meten op de weg

Die AIR Alliance ontwikkelde de zogenoemde **AIR Index**. De Air Index beoordeelt auto's op hun emissies tijdens ritten in een stedelijke omgeving, en dan gaat het vooral om de NO_x-emissie. Daarvoor ontwikkelde de AIR Alliance een meetmethode. Die methode heet CWA17379 en zo'n CWA is een voorstadium van een Europese norm.

“Met zo'n regel zou het grootste deel van de diesels buiten het stadscentrum moeten blijven”

Stads-RDE

Die CWA17379 lijkt dus een beetje op RDE, maar dan alleen voor de stad. Bovendien is RDE niet bedoeld, en ook niet echt geschikt, om de emissies van auto's onderling te vergelijken. “CWA17379 en dus de AIR Index is dat wel. Het is bedoeld als aanvulling op RDE”, zegt directeur Nick Moldon van Emissions Analytics. “Diesels die zijn typegekeurd volgens WLTP inclusief RDE, zijn geen probleem. Hun NO_x-uitstoot voldoet aan de Euro 6d temp-eisen. Het gaat om de pre-RDE auto's. De AIR-Index laat zien hoe die in stedelijke omgeving presteren op NO_x-gebied.”

Uitlaatgaslabel

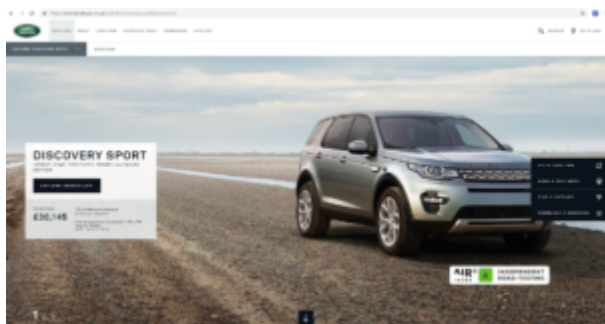
In de AIR Index wordt het meetresultaat gepresenteerd met gekleurd label, zoals we dat kennen van het energie- of bandenlabel. Een auto die op de weg in die stedelijke omgeving voldoet aan de NO_x-uitstoot die Euro 6 in het laboratorium eist, krijgt een groen A-Label. Een

Euro 4 max 250, Euro 5 max 180 en Euro 6 max 80 mg/km) verminderde de uitstoot in de praktijk op de weg nauwelijks. We noemen dat ook wel **dieselgate**...

AIR Index Rating	Urban NO _x	What does this mean?
A	0 - 30 mg/km	Low levels of NO _x emissions using the latest technology to improve air quality in towns and cities.
B	30 - 40 mg/km	Moderate levels of NO _x emissions with technology reducing the impact on air quality in towns and cities.
C	40 - 50 mg/km	High levels of NO _x emissions impacting air quality in towns and cities.
D	50 - 60 mg/km	Very high levels of NO _x emissions contributing to poor air quality in towns and cities.
E	60 mg/km	Extreme levels of NO _x emissions with the worst impact on air quality in towns and cities.

Simpel toch, zo'n NO_x-emissielabel. A staat voor: 'van deze auto heeft geen luchtweg last', C voor: 'nog acceptabel in de stad', en E voor: 'extreme viezerik, blijf uit de buurt van ademende mensen'.

auto die op die manier meer dan 100 mg/km boven de limiet van de Euro 3-norm uitblaast (en dat geldt voor heel wat Euro 5- en 6-diesels!) krijgt een dieprood E-label.



*In Groot Brittannië gebruikt Jaguar Landrover de AIR-index al op zijn **webpagina's**.*

typegoedgekeurd zijn volgens **WLTP en RDE** (Euro 6d temp) voldoen wel. Zij scoren allemaal een A- of B-label.

AIR Index helpt

Het is duidelijk, als consument of auto-inkoper kun je niet op de Euro-normen afgaan. Ok, de Euro 6d-diesels zijn schoon, maar van eerdere Euro 6-auto's weet je het niet. Sommige zijn ok, net als enkele Euro 5-auto's, andere niet. De AIR Index-labelling is dan een prettige hulp. A en B is super, C is acceptabel, D en E kun je beter laten staan.

Hoe doe je een CWA17379-meting?

Allereerst zijn er een aantal eisen aan het voertuig waarmee je test. Inclusief de PEMS-uitlaatgasmeetinstallatie moet het 140 tot 260 kg meer wegen dat het rijklaargewicht. De auto moet minimaal 3.000 en maximaal 100.000 km achter de wielen hebben, de brandstof moet gewoon bij de pomp te koop zijn en mag geen extra additieven bevatten en de door de fabrikant voorgeschreven smeermiddelen moeten worden gebruikt.

De regels rond de rit

Het gaat om een rit in overwegend stadsverkeer van minimaal 10 km. De gemiddelde snelheid moet tussen 20 en 40 km/u liggen, het maximum in de buurt van de 90. Zo zijn er ook minima en maxima voor de de- en acceleraties, voor de maximale stijgingspercentage van de weg, de hoogte en de omgevingstemperatuur.

Rit? Ritten!

Veel meer diesels waren

Inmiddels heeft de Duitse overheid het plan opgevat om auto's die meer dan 270 mg/km aan NO_x uitstoten uit 14 Duitse steden te weren. Auto's die in de AIR Index een C-label scoren, blijven onder die 270 mg. Met zo'n regel zou overigens het grootste deel van de diesels buiten moeten blijven. Maar zes pre-Euro 6 diesels zijn goed genoeg voor een C. En ook 48 % van de Euro 6-diesels scoort slechter dan die C. Alle diesels die



Een PEMS-meetinstallatie achterop de auto en NO_x meten tijdens een rit door de stad.

Ook van belang: de koude start doet niet mee en er hoeft ook geen regeneratie van het DPF in de meting te zitten. Overigens gaat het niet om een rit, maar om minstens vijf ritten met op zijn minst twee verschillende voertuigen van het te testen type.

Eerste publicatie door **Erwin den Hoed** op 1 apr 2019
Laatste update: 1 apr 2019



Vakmedianet. Auteursrecht voorbehouden.

Op gebruik van deze site zijn de volgende regelingen van toepassing: **Algemene Voorwaarden** en **Privacy en Cookie beleid**

Vakmedianet gebruikt cookies om bepaalde voorkeuren te onthouden en af te stemmen op uw vakmatige interesse. **Meer informatie over het gebruik van cookies**