

LANCERING NIEUWE INTERNATIONALE AIR Index

Stedelijke beleidsmakers, autokopers en vlootmanagers hebben nu toegang tot onafhankelijke en gestandaardiseerde emissiewaarden van op de weg geteste voertuigen.

- Eenvoudig te interpreteren en te vergelijken waarden bieden duidelijkheid voor autokopers.
- Beleidsmakers hebben vanaf nu beschikking over nauwkeurige informatie om de stedelijke luchtkwaliteit op een rechtvaardige manier te verbeteren.
- De onafhankelijke **AIR Index** toont de werkelijke uitstoot van stikstofdioxide (NO_x) voor elk getest voertuigtype.
- De A-E kleurgecodeerde beoordeling wordt bekrachtigd door deskundigen op het gebied van globale luchtkwaliteit en voertuigemissies.
- Kopers worden geadviseerd geen nieuwe auto aan te schaffen voordat zij de **AIR Index** hebben geraadpleegd.
- Meer informatie is beschikbaar op de website van **AIR Index** www.airindex.com

00h01 28 Februari 2019: Vanaf vandaag worden de met smog omringde voertuigemissies een stuk helderder door de lancering van de **AIR Index**, een internationaal, onafhankelijk en gestandaardiseerd beoordelingssysteem dat nauwkeurig aangeeft hoeveel vervuiling een voertuig produceert wanneer het in de stad wordt gebruikt.

De terugval in de verkoop van dieselauto's geeft aan dat, na Dieselgate, kopers over de hele wereld verward zijn over benzine- en dieselemisies, daar zij tot nu toe alleen informatie kregen uit de tests die door de autofabrikanten zelf werden uitgevoerd en zij die duidelijk niet vertrouwden.

De **AIR Index** is samengesteld om autokopers en stedelijke beleidsmakers te informeren over en te ondersteunen met werkelijke feiten over voertuigemissies op het moment dat zij keuzes moeten maken over het kopen en gebruiken van auto's. Een eenvoudige A-E kleurgecodeerde beoordeling toont het verschil tussen schone en vervuilende voertuigen.

De bewoners van vele stedelijke gebieden in Europa worden blootgesteld aan concentraties van luchtvervuiling die de luchtkwaliteitsstandaarden overschrijden, zoals gedefinieerd in de Luchtkwaliteitsrichtlijn 2016¹. Beleidsmakers moeten snel, maar rechtvaardig, handelen om ervoor te zorgen dat, op basis van werkelijke emissies, alleen de schoonste voertuigen in de straten toegestaan zijn om NO_x-emissies te verlagen en de lucht die we inademen schoner te maken.

De lancering van vandaag van de **AIR Index** maakt het klanten en beleidsmakers mogelijk effectieve beslissingen over auto's te nemen gebaseerd op betrouwbare, onafhankelijke informatie. De **AIR Index** toont in één oogopslag hoe schoon de uitlaatgassen van een auto zijn en maakt het mogelijk voertuigen te vergelijken op basis van wetenschappelijk verantwoorde op de weg uitgevoerde voertuigtesten volgens de laatste CWA 17379-methodologie.

De inspiratie voor de **AIR Index** was de NCAP, het onafhankelijke systeem voor veiligheid van voertuigen dat in de jaren zeventig in de VS werd ontwikkeld en dat in de EU en over de

hele wereld de industrienorment werd. Het programma hield de autofabrikanten verantwoordelijk voor de veiligheidsprestaties, met als resultaat een vrijwillige toepassing van technologieën wat leidde tot veiligere voertuigen.

Massimo Fedeli, Medeoprichter van en Operations-directeur bij AIR, zegt: *“De AIR Index is een doorbraak. Het biedt in één oogopslag eenvoudig te interpreteren informatie over de actuele voertuigemissie in steden. Het verzamelt de resultaten van de meest onafhankelijke, consistente en diepgaande testen die ooit zijn uitgevoerd. Het geeft de koper antwoorden op de vragen die zij zich moeten stellen bij het kopen, het geeft de industrie de verantwoordelijkheid om schonere auto's te produceren, en biedt steden en beleidsmakers nauwkeurige informatie om een rechtvaardig beleid te creëren.*

We hebben er het laatste jaar met onze deskundige academici en industriegroep hard aan gewerkt om een Europese standaardisatie te ontwikkelen voor de AIR Index via de CEN Workshop-overeenkomst. Voor de eerste keer bestaan er waarden waarmee voertuigen met elkaar vergeleken kunnen worden, door het instellen van strenge maar rechtvaardige criteria voor testen die op de weg en onder werkelijke rijomstandigheden zijn uitgevoerd. Op elke soort auto is dezelfde gestandaardiseerde test toegepast.

Met de AIR Index hebben beleidsmakers voor het eerst de mogelijkheid om de stedelijke luchtkwaliteit te verbeteren en het gebruik van auto's te beheersen, zonder consumenten te benadelen omdat de auto die zij in goed vertrouwen kochten vervuilender is dan dat hen werd wijsgemaakt.”

Nick Molden, Medeoprichter van AIR, zegt: *“De transparante publicatie van onafhankelijke emissieresultaten van op de weg uitgevoerde testen is de meest efficiënte manier om de luchtkwaliteit te verbeteren. De AIR Index neemt de verwarring weg onder autokopers en beleidsmakers over benzine- en dieselemissies, en rondom testprocedures. Onze testen gaan verder dan de huidige autogoedkeuringstesten van WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Testing Procedure) en RDE (Real Driving Emissions). WLTP is een stap in de juiste richting, maar wordt nog steeds in een laboratorium uitgevoerd en is niet geheel onafhankelijk. RDE arriveert te laat om het probleem op te lossen van te hoge NO_x-uitstotende dieselauto's die door onze steden rijden.*

In onze testen hebben we ontdekt dat een aantal van de nieuwste Euro 6-auto's op de weg nog steeds een aanzienlijk hogere NO_x-uitstoot heeft dan blijkt uit de laboratoriumtesten die gebruikt werden voor hun goedkeuring. Onze testen laten ook zien dat sommige dieselauto's schoner zijn dan benzine-auto's en dat sommige oude auto's schoner zijn dan nieuwe. Er is al verandering gaande voor nieuwe dieselauto's en wij geloven dat de AIR Index deze verandering kan versnellen als autofabrikanten en beleidsmakers zich op één lijn opstellen om de luchtkwaliteit van onze steden te verbeteren.”

Dan Carder, Directeur van het Centrum voor alternatieve brandstoffen, motoren en emissies van de West Virginia University*, zegt: *“Als de Air Index 15 jaar geleden was geïntroduceerd, was Dieselgate waarschijnlijk nooit gebeurd. Tot de recentelijke invoering van de Air Index was het debat over de luchtkwaliteit verstoken van objectieve, onafhankelijke en openbaar*

beschikbare beoordelingen van de NO_x-emissies van voertuigen tijdens reële rijomstandigheden in stedelijke omgevingen.

*Dan Carder gaf leiding aan het West Virginia University-team dat het eerste bewijs publiceerde dat Volkswagen vals speelde bij de emissietesten in de VS en het schandaal blootlegde dat later bekend werd als Dieseldgate. Hij is lid van het Wetenschappelijk adviescomité van AIR.

De resultaten van de zes door AIR geteste voertuigen, getoond tijdens de lancering en beoordeeld in de **AIR Index** zijn:

Merk	Model	Jaar	AIR Index Beoordeling	Soort brandstof	Officiële NO _x -limiet	Eurostandaard
Land Rover	Discovery 3.0 TD6	2018	A	Diesel	80 mg/km	Euro 6
Nissan	Qashqai 1.2 DiG-T	2017	B	Benzine	60 mg/km	Euro 6
MINI	Cooper S 3dr 2.0 d	2015	C	Diesel	80 mg/km	Euro 6
Dacia	Duster 1.5 DCI	2018	D	Diesel	80 mg/km	Euro 6
Ford	Focus 1.5 TDCI	2017	D	Diesel	80 mg/km	Euro 6
Renault	Clio 1.5 DCI	2017	E	Diesel	80 mg/km	Euro 6

AIR heeft een programma besteld voor het testen van voertuigen en de testresultaten zullen periodiek worden toegevoegd aan de **AIR Index**.

EINDE

Mediacontacten

E-mail PressOfficer@allowAIR.org

Tel. +44 (0) 7815 863 968

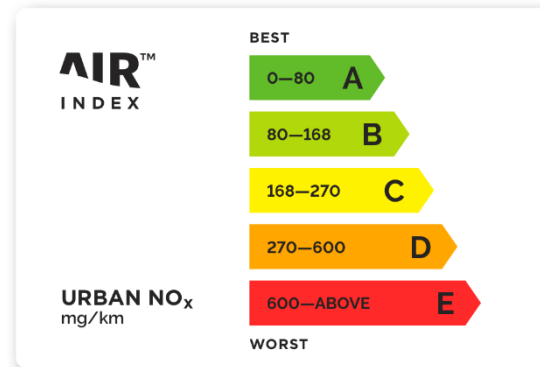
Over de AIR Index

Auto's die beoordeeld worden voor de **AIR Index** worden getest volgens de CWA 17379 gestandaardiseerde methodologie, die garandeert dat de resultaten onafhankelijk en vergelijkbaar zijn, en dat zij gebruikt kunnen worden als basis voor een juridisch kader voor voertuigenbeleid.

De testen worden uitgevoerd op ten minste twee auto's, op onafhankelijke wijze geselecteerd van autofabrikanten, met behulp van draagbare emissietestapparatuur (PEMS) die de werkelijke rijomstandigheden in steden meet. Voor resultaten die als aanvaardbaar worden beschouwd voor beoordeling in de **AIR Index** moeten ten minste vijf ritten van 10 km in drie verschillende etappes zijn afgelegd met ten minste twee vergelijkbare voertuigen in lijn met de CEN-norm.

De resultaten van de testen vormen de basis voor de beoordeling van het voertuig volgens de A-E kleurgecodeerde schaal.

De website van **AIR Index** bevat meer dan 200 resultaten van de eerste testen die werden uitgevoerd met A-E-waarden, maar biedt tevens de mogelijkheid om andere voertuigen op de weg te bekijken om te zien of zij toegang zouden krijgen (of niet) tot de 14 Duitse steden die een NO_x-limiet van 270 mg/km hebben ingesteld onder de Federale Wet Emissiebeheersing.



Andere steden in Europa overwegen een vergelijkbare drempelwaarde om toegang van voertuigen te regelen en alleen de schoonste auto's toegang te verlenen. Autokopers dienen zorgvuldig de implicaties voor de restwaarde van hun auto en hun mobiliteitsvereisten te overwegen als de auto geen toegang heeft tot een stad waar emissies worden beheerst.

Over AIR

AIR (Allow Independent Road-testing) is een onafhankelijk samenwerkingsverband van openbare en privé-organisaties voor de promotie van vrijwillige en onafhankelijke emissietesten op de weg.

Het belangrijkste doel van het samenwerkingsverband is bij te dragen aan de levering van een kosteneffectieve en tijdige reductie van schadelijke voertuigemissies in stedelijke gebieden, en de laagste CO₂-uitstoot van voertuigen op globaal niveau te garanderen.

AIR streeft ernaar burgers, de industrie en openbare autoriteiten te stimuleren om weloverwogen keuzes te maken bij hun mobiliteitspraktijken en -beleid door volledige transparantie over de emissieniveaus van voertuigen te bevorderen.

Wetenschappelijk adviescomité

AIR Index is ontwikkeld onder leiding van de meest toonaangevende academici op het gebied van emissies en luchtkwaliteit, en zij vormen het wetenschappelijk adviescomité SAC (Scientific Advisory Committee) van AIR.

- Professor Helen ApSimon, professor Luchtvervuilingsstudies, Imperial College Londen.
- Dr Adam Boies, Lector in de Energiedivisie, Technische faculteit, University of Cambridge.
- Dan Carder, Directeur van het Centrum voor alternatieve brandstoffen, motoren en emissies, West Virginia University.
- Dr Claire Holman, Voorzitter, Instituut voor Luchtkwaliteitsmanagement.

- Dr Guido Lanzani, Hoofd Luchtkwaliteitsunit, Regionaal milieu-agentschap, regio Lombardije.
- Dr Norbert Ligterink, Senior onderzoekswetenschapper, TNO.
- Martin Lutz, Hoofd sector Luchtkwaliteitsmanagement, Senaatafdeling voor milieu, transport en klimaatbescherming Berlijn.
- Dr Xavier Querol, Instituut voor milieubeoordeling en wateronderzoek, Spaanse wetenschappelijke onderzoeksraad.
- Dr Marc Stettler, Lector in Transport en het milieu, Centrum voor transportstudies, Imperial College Londen.
- Dr Martin Williams, Professor Luchtkwaliteitonderzoek, Kings College Londen.

De volledige missieverklaring van **AIR** vindt u [hier](#).

Opmerkingen over de Europese luchtkwaliteit

Het Europese Milieuagentschap biedt onafhankelijke informatie over het milieu aan diegenen die betrokken zijn bij het ontwikkelen, aannemen, implementeren en evalueren van milieubeleid en aan het algemene publiek. In het laatste rapport, gepubliceerd in april 2018 en bijgewerkt in november 2018, verklaarde het Europese Milieuagentschap dat , wat betreft deeltjes en stikstofdioxide, vanwege de wijdverspreide overschrijdingsniveaus in stedelijke gebieden, het onwaarschijnlijk is dat de luchtkwaliteitsdoelstellingen voor deze vervuilers in 2020 in Europa behaald zullen worden.

¹ Zie <https://www.eea.europa.eu/airs/2018/environment-and-health/outdoor-air-quality-urban-areas>

Achtergrond van het testproces van de AIR Index

Emissions Analytics (EA), opgericht door Nick Molden (medeoprichter van AIR) was een pionier in methodologieën voor op de weg uitgevoerde emissietesten met behulp van draagbare emissietestapparatuur (PEMS). De ervaring en het inzicht dat werd gewonnen uit meer dan 2000 testen die uitgevoerd werden door EA, ondersteunde de ontwikkeling van het CWA 17379-protocol waarop de **AIR Index**-beoordeling gebaseerd is.

Emissions Analytics heeft het gebruik van hun data gelicentieerd, inclusief de EQUA Index binnen de database van **AIR Index**, waardoor inzicht wordt geboden aan autokopers en beleidmakers of voertuigen kunnen worden toegelaten (of niet) in steden die een NO_x-limiet van 270 mg/km hebben ingesteld.

Meer informatie over Allow Independent Road-testing (AIR) kunt u vinden op www.allowair.org.