

De moderne dieselwagens dragen bij tot het verbeteren van de luchtkwaliteit en zijn daarom een verantwoorde keuze

3 Belgen op 4 zijn tegen een verbod op dieselwagens die de uitstootwaarden respecteren

12 december 2019 - Naar aanleiding van haar conferentie “Zijn de moderne dieselwagens future proof? Hoog Tijd om de technologische realiteit te erkennen” heeft de Belgische Petroleum Federatie (BPF) vandaag het woord willen geven aan de wetenschap om de technologische realiteit van de nieuwe generatie dieselwagens onder de aandacht te brengen. Wetenschappers benadrukten er dat een combinatie van baanbrekende emissie reducerende technologieën de NOx- en fijnstofemissies significant heeft verminderd. Prof. Dr. ir. Sebastian Verhelst (UGent en Lund University): “De modernste dieselwagens halen de strengste uitstootnormen, ook in reële omstandigheden. De dieselmotoren daarin hebben geen negatieve impact op onze luchtkwaliteit. Daarnaast laat hun laag verbruik en de mogelijkheid om hun brandstof te gaan vergroenen, ook toe om de klimaatimpact te verbeteren. Technologieën gaan verbieden die verre van uitontwikkeld zijn en bovendien evenzeer potentieel hebben om de klimaatopwarming een halt toe te roepen, getuigt van een gebrek aan langetermijnvisie”. Terwijl klimaatjongeren in ons land en wereldwijd roepen om naar de wetenschap te luisteren nemen sommige beleidsmakers (o.a. dieselban in 2030 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) beslissingen die haaks staan op de technologische innovatie en de wetenschappelijke realiteit. Bovendien heeft een recente enquête¹ aangetoond dat 3 Belgen op 4 tegen een verbod zijn op dieselwagens die de uitstootwaarden respecteren. De BPF doet dan ook een oproep aan de beleidsmakers om deze technologie-realistie te erkennen en om moderne dieselwagens een plaats te geven op onze wegen, vandaag en in de toekomst.

De Europese organisatie Green-NCAP² heeft recent voor de eerste keer aangetoond dat een moderne dieselwagen even goed kan presteren als een elektrische auto op het vlak van luchtkwaliteit. De realiteit van vandaag dringt soms echter maar moeilijk door en er wordt nog steeds al te vaak verwezen naar het dieselgate schandaal. Niemand zal de fouten uit het verleden betwisten. Maar dit mag ons er niet van weerhouden om naar morgen te kijken en rekening te houden met de objectieve en wetenschappelijke feiten. Onze sector stelt met tevredenheid vast dat de automobielsector, mede door de verstrengde Europese wetgeving inzake Euronormen en nieuwe testen in reële rijomstandigheden voor de homologatie van nieuwe voertuigen, erin geslaagd is om efficiënte technologische oplossingen aan te reiken om de uitstoot van zowel fijnstof als stikstofoxide (NOx) te beheersen.

Lage Emissie Zone, een adequate oplossing om de luchtkwaliteit te verbeteren

Lage Emissie Zones (LEZ³) in steden brengen een adequaat antwoord om de luchtkwaliteit te verbeteren. De BPF pleit voor het behoud van LEZ maar enkel wanneer deze gebaseerd zijn op duidelijke milieudoelstellingen (uitstootnormen) en niet a priori specifieke technologieën, zoals de moderne dieselwagens, verbieden. Het is niet aan de overheid om op voorhand specifieke aandrijvingen (diesel en benzine) uit te sluiten noch om hypothetische winnaars (o.a. elektrische wagens) op voorhand aan te duiden. Een wagen zou moeten toegelaten worden indien hij de uitstootnormen respecteert ongeacht het type aandrijving. Rekening houdende met de levensduur (gemiddeld 9 jaar⁴) van het wagenpark in ons land, kan men ervan uitgaan dat tegen 2030 vrijwel alle dieselvoertuigen ingeschreven in België op z'n minst een Euro6temp of Euro 6d (vanaf 2020) zullen zijn die de luchtkwaliteitsemisies respecteren. *De aangekondigde dieselbans (o.a. in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) zijn daarom overbodig!*

¹ Online enquête septr 2019 door het onafhankelijk Brits onderzoeksbureau Opinium bij 10.000 consumenten uit 10 EU-lidstaten (1.005 Belgen)

² Green-NCAP, Europese onafhankelijke organisatie die milieuscores geeft aan wagens. Leden zoals Test-Aankoop en Touring.

³ LEZ : Low Emission Zone

⁴ Cijfers Febiac (2018)

Wat is er veranderd ?

1. In Europa worden nieuwe geregistreerde voertuigen voortaan verplicht getest volgens de WLTP⁵-testcyclus op de testbank, aangevuld met een RDE⁶-test op de weg. Doel? Realistische emissieresultaten garanderen én de zekerheid krijgen dat de nieuwe auto's proper zijn.
2. De nieuwe Euronormen die emissiebeperkingen m.b.t. NOx (stikstofoxide) en fijnstof opleggen. Sinds september 2018 is de Euro6 Temp norm van kracht. Vanaf 2020 wordt die vervangen door de Euro6d norm die nog strengere emissievoorwaarden oplegt.
3. De technologische vooruitgang: betere, zuinigere en efficiëntere motoren, performante roetfilters, en katalysatoren zoals de 'Selective Catalytic Reduction ' technologie die de productie van schadelijke stoffen significant (zelfs tot 99%) verminderen.
4. Oudere voertuigen verdwijnen geleidelijk uit het wagenpark en worden vervangen door schonere wagens, onder meer door de nieuwste generatie dieselwagens.
5. Lage Emissiezones (LEZ) zijn een efficiënt antwoord om de meest vervuilende wagens te weren.
6. De strengere en effectievere controle in autokeuringsstations om gesjoemel tegen te gaan.

Koolstofarme vloeibare brandstoffen voor het klimaat

Terwijl de moderne dieselwagens qua luchtkwaliteit een verantwoorde keuze zijn op onze wegen, stelt zich de vraag over hun (alook die van benzinewagens) CO₂-uitstoot en hun impact op het klimaat. De meeste voertuigen gebruiken vandaag fossiele brandstoffen⁷. De brandstoffen van morgen zullen echter verschillend zijn dan die van vandaag en koolstofarm zijn. Deze innovatieve koolstofarme brandstoffen⁸ kunnen geleidelijk aan met de bestaande conventionele brandstoffen worden vermengd om deze op termijn volledig te vervangen. Het grote voordeel is dat hiervoor geen aanpassingen nodig zijn van de huidige voertuigmotoren noch van de distributie-infrastructuur (tankstations). Vloeibare brandstoffen van morgen zullen qua gebruik identiek zijn als die van vandaag maar met een significant verbeterd milieuprofiel, waar zowel de gebruiker als de maatschappij voordeel aan zullen hebben. Onze sector wil met deze innovaties concreet bijdragen tot het realiseren van de klimaatdoelstellingen en de koolstofarme vloeibare brandstoffen moeten daarom een plaats krijgen in de beleidsplannen van de verschillende overheden.

De automobilist wil een mix aan groene mobiliteitsopties

De Belg is van mening dat bij de overgang naar lage emissie mobiliteit, een mix aan groene voertuigtechnologieën nodig zal zijn. Dit komt uit een Europese enquête⁹ die ook in België plaatsvond. Slechts 22% van de Belgen gelooft dat elektrische wagens de enige oplossing zijn om de CO₂-uitstoot van het transport te verlagen terwijl 6 Belgen op 10 van mening zijn dat alternatieve brandstoffen (zoals biobrandstoffen, waterstof of synthetische vloeibare brandstoffen) hier ook toe kunnen bijdragen. Verder vindt 70% van de ondervraagden in ons land dat automobilisten steeds de vrijheid moeten blijven hebben om te kiezen welk type auto/aandrijving (benzine, diesel, hybride, elektrisch, etc) ze willen. Hiermee geven ze aan dat het niet aan de overheid is om te bepalen welke technologie moet worden geprivilegieerd of verboden als antwoord op de klimaatuitdagingen. De Belg wil zelf kiezen.

Perscontact

Belgische Petroleum Federatie

Jean-Benoît Schrans

Mail : jb.schrans@petrofed.be ♦ Tel. : 0497/511.575

Twitter @petrofed

⁵ WLTP = Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure

⁶ RDE = Real driving emissions (reële rij-omstandigheden)

⁷ Diesel en benzine in ons land bevatten een belangrijk deel biobrandstoffen

⁸ HVO (Hydrogenated Vegetable Oil), nieuwe generatie biobrandstoffen (o.a. algen) en synthetische e-fuels die klimaatneutraal zijn.

⁹ Online enquête september 2019 door het onafhankelijk Brits onderzoeksbureau Opinium bij 10.000 consumenten uit 10 EU-lidstaten