

Dieselwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bannen tegen 2030 staat haaks op de roep om te luisteren naar de wetenschap

Terwijl klimaatjongeren in ons land en wereldwijd roepen om naar de wetenschap te luisteren volhardt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in het nemen van beslissingen die haaks staan op de technologische realiteit. Wetenschappelijke experts stellen vandaag vast dat de uitstoot van de moderne generatie dieselwagens, dankzij baanbrekende technologische innovaties, onder de officiële grenswaarden liggen. Met een geleidelijke vernieuwing van het wagenpark kan worden aangenomen dat tegen 2030 de overgrote meerderheid van de dieselwagens op onze wegen de uitstootnormen zullen respecteren en een dieselban dan ook onnodig en onverantwoord is. Brussel riskeert anders een eiland te worden in de energiemix van de toekomst.

De Belgische Petroleum Federatie (BPF) is dan ook verbaasd dat de Brusselse Regering deze beslissing eenzijdig neemt zonder serieus en structureel overleg met de belanghebbende sectoren en dat ze haar intentie om een permanent en strategisch comité, bestaande uit onafhankelijke deskundigen, op te richten zo met de voeten treedt. De BPF roept de Brusselse regering dan ook op om te overleggen met de sector en experts voor verdere concrete maatregelen worden uitgewerkt.

De BPF onderschrijft de noodzaak om te streven naar een efficiënte multi- en combimobiliteit maar is van mening dat het niet aan de overheid is om op voorhand specifieke aandrijvingen (diesel en benzine) uit te sluiten in de Lage Emissie Zone (LEZ) noch om hypothetische winnaars (elektrische wagens) aan te duiden. Een wagen zou in een LEZ al dan niet moeten aanvaard worden in functie van duidelijke vastgestelde milieudoelstellingen. De BPF pleit voor een mobiliteitsbeleid met een holistische aanpak die resulteert in een reële gedragsverandering waarbij een (slimme) kilometerheffing één van de opties zou kunnen zijn op voorwaarde dat ze gebaseerd is op objectieve criteria, het beleidsprincipe van technologie-neutraliteit respecteert en haar rekenbasis niet complementair is met de bestaande accijnzen op benzine en diesel.

De auto, een gemakkelijk doelwit

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn dieselmotoren van personenwagens slechts verantwoordelijk voor 10% van fijn stof PM_{2,5}. De auto mag dus niet gestigmatiseerd worden als de enige boosdoener. Het is net in de automobielsector dat de grootste verbeteringen werden gerealiseerd met een positieve impact op de luchtkwaliteit. Dit zowel wat betreft de daling van fijn stof als van stikstofoxide.

Een dieselban bestraft bovendien tienduizenden automobilisten die nog niet zo lang geleden door de overheid fiscaal werden aangemoedigd om een dieselauto te kiezen omdat die minder CO₂ uitstoot. Waar is de politieke logica ?

Innovatie koolstofarme brandstoffen als antwoord op klimaateisen

De brandstoffen van morgen zullen verschillend zijn met die van vandaag. De huidige vloeibare brandstoffen komen van fossiele bronnen maar worden al voor een deel met biobrandstoffen gemengd. HVO (HVO = "Hydrogenated Vegetable Oil") kan al worden getankt. Dit is een biodiesel op

basis van plantaardige olie die behandeld wordt met waterstof. Ook een tweede generatie biobrandstoffen, bijvoorbeeld op basis van algen, komt er aan. Daarnaast zijn hernieuwbare synthetische vloeibare brandstoffen (eFuels) in volle ontwikkeling. Dit zijn "klimaatneutrale" brandstoffen die behoren tot de mobiliteitsmix van de toekomst. Deze zullen direct in de automotor kunnen worden gebruikt en een belangrijke rol spelen in het decarboniseren van het transport.

Het is daarom essentieel dat deze innovatieve vloeibare brandstoffen vandaag worden opgenomen in de beleidsplannen om ze een gelijke kans te geven t.a.v. andere aandrijvingen die worden gesubsidieerd en om een gelijk speelveld te garanderen

Pleidooi voor technologie-realistieit

Maar al te vaak domineren ideologische en emotionele argumenten het debat over diesel. Echter, verdient de brandstof een wetenschappelijke benadering. Nog steeds wordt regelmatig verwezen naar de dieselgate en niemand zal de fouten uit het verleden betwisten. Maar, dit mag ons er niet van weerhouden naar morgen te kijken en rekening te houden met de objectieve wetenschappelijke feiten van vandaag: moderne dieselwagens zijn aanvaardbaar op onze wegen en dit wordt onderkend door wetenschappelijke experts. De BPF vraagt dan ook aan beleidsmakers om deze technologische realiteit te erkennen en hiermee rekening te houden in hun beleidsplannen.

De sector wil actief bijdragen tot het verbeteren van de luchtkwaliteit en de klimaatdoelstellingen met innovatieve oplossingen en benadrukt het belang van overleg met de beleidsmakers om hier samen werk van te maken. In dit kader organiseert de BPF in december een conferentie over de nieuwe generatie dieselwagens waarbij wetenschappelijke experts een technologische stand van zaken gaan geven en de BPF hoopt dan ook dat de Brusselse beleidsmakers in zullen gaan op deze uitnodiging.

Perscontact

Belgische Petroleum Federatie

Jean-Benoît Schrans

Mail : jb.schrans@petrolfed.be Tel. : 0497/511.575

Twitter @petrolfed