



***De moderne dieservoertuigen hebben hun plaats op onze wegen.
Het is tijd om deze technologische realiteit te erkennen !***


Luchtkwaliteit gaat ons allen aan. Onze sector houdt de daling van de emissies van dieservoertuigen dan ook nauwlettend in de gaten. We stellen vast dat de nieuwste generatie dieselauto's die onder reële rijomstandigheden zijn getest, ruim voldoen aan de emissiegrenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide (NOx). De moderne dieselwagens worden vandaag dan ook onterecht met de vinger gewezen. Met een wagenpark in België van gemiddeld 9 jaar, kunnen we er van uitgaan dat met de huidige Euro6-temp norm en de introductie van de nieuwe Euro6d-norm in 2020 voor nieuwe inschrijvingen, tegen 2030 ten laatste de grote meerderheid van het wagenpark dieselauto's de emissiegrenswaarden voor luchtkwaliteit ruimschoots zal respecteren. Ze hebben dus een plaats op onze wegen! Een Lage Emissie Zone (LEZ) is een efficiënte maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het verbieden van alle dieservoertuigen, zoals het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen 2030 wenst, is daarom verkeerd en onnodig.

Voor meer informatie:

BPF

Jean-Benoît Schrans
jb.schrans@petrolfed.be
Tel. 0497/511.575

www.petrolfed.be

 @petrolfed

Juni 2019

De moderne dieservoertuigen verdienen een plaats op onze wegen en in de LEZ omdat ze de luchtkwaliteitsnormen respecteren! Beleidsmakers moeten bewust zijn van deze wetenschappelijke realiteit.

De dieselgate heeft in 2015 het imago van diesel aangetast. Echter, dankzij strengere Europese controle-mechanismen (WLTPⁱ en RDEⁱⁱ tests), nieuwe Europese normen (Euro6 temp en Euro 6d) en performante emissiebeperkende technologieën (roetfilters, katalysatoren, enz) hebben de moderne dieselwagens ontegensprekelijk vandaag een plaats op de weg. De negatieve perceptie van diesel stemt niet overeen met de technologische realiteit. Het al te vaak irrationeel en ideologisch verketteren van diesel moet plaats maken voor wetenschappelijke feiten.

Enkel de auto viseren is een symboolstrijd

Automotoren zijn niet de voornaamste bron van fijnstof. Het is net in de automobielsector dat de grootste verbeteringen werden gerealiseerd met een positieve impact op de luchtkwaliteit. Het fijnstof van de uitlaatpijp

(motor) vertegenwoordigt slechts de helft van de totale uitstoot van een voertuig. Alle voertuigen, ook elektrische wagens, stoten immers fijnstof uit door slijtage van de banden en door het remmen.



In Brussel zijn dieselmotoren van personenwagens slechts verantwoordelijk voor 10% van het fijnstof PM2.5. Het stigmatiseren van de auto als enige boosdoener is daarom een ideologische strijd geworden zonder wetenschappelijke basis !



Wat is er veranderd ?

1. In Europa worden nieuw geregistreerde voertuigen voortaan verplicht getest volgens de WLTP-testcyclus op de testbank aangevuld met een RDE-test op de weg. Doel ? Het vergemakkelijken van de detectie van joemelsoftware zoals bij de 'dieselgate' én de zekerheid krijgen dat de nieuwe auto's echt 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 Emmissiezones (LEZ) bieden een efficiënt antwoord om de meest vervuilende wagens te weren.
6. De strengere en effectievere controle in autokeuringstations om gesjoemel tegen te gaan.

Studies tonen aan dat de uitstoot van nieuwe dieselwagens onder de grenswaarden ligt

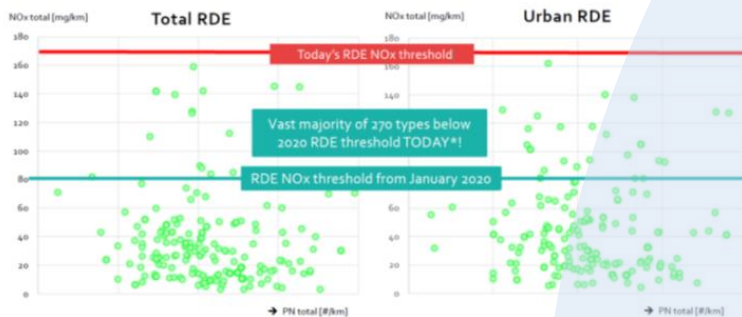
1. De nieuwe dieselwagens stoten in het dagelijkse verkeer nog maar heel weinig vervuilende stoffen uit, beduidend minder dan de wettelijk opgelegde limiet. Dat blijkt uit een recente test, uitgevoerd door ADACⁱⁱⁱ, de gereputeerde automobielseclub uit Duitsland. ADAC testte 26 auto's van de nieuwste generatie, en wat blijkt: in reële rijomstandigheden op de weg liggen de NOx-emissies ver onder de vastgestelde grenswaarden. Ze zijn zelfs heel wat beter dan de Europese overgangsregelingen vereisen. Bij een aantal dieselwagens is de uitstoot zelfs haast onbestaande.

2. ACEA (Association of European Automobile Manufacturers) heeft eind 2018 de nieuwste RDE-goedkeuringsresultaten gepubliceerd. 270 nieuwe modellen dieselauto's, allemaal gehomologeerd conform de nieuwste Euro 6d-Temp-norm, zijn in 2018 op de Europese markt geïntroduceerd. De gegevens laten zien dat al deze auto's ruim onder de NOx-drempel van de RDE-test presteren (rode lijn in onderstaande grafiek). Bovendien laten de meeste voertuigen al resultaten zien die onder de drempel van NOx (80 mg/km) liggen, die pas vanaf januari 2020 wordt opgelegd (Euro 6d-norm - groene lijn). De nieuwste dieselmodellen kunnen hun stikstofoxideniveau met gemiddeld 85% verlagen in vergelijking met eerdere Euro 5-modellen. De beste

recente modellen slagen er zelfs in om de uitstoot te verminderen, in reële rijomstandigheden, tot zelfs 99%. Veel nieuwe dieselwagens hebben zelfs een waarde van minder dan 40 mg/km.

ACEA | LATEST RDE APPROVAL RESULTS

October 2018: data for 270 RDE-compliant diesel vehicle types



- Wetenschappelijke studies^{iv} tonen aan dat er bijna geen verschil zou zijn in het niveau van blootstelling van de bevolking aan NOx bij een scenario met enkel elektrische auto's en een scenario met de geleidelijke vervanging van oude dieselloertuigen door nieuwe Euro 6d dieselloertuigen. De resultaten tonen dat het kiezen van diesel, benzine of elektriciteit vanaf 2020 geen verschil meer zal maken in termen van luchtkwaliteit. De aandacht moet dus worden gericht op oude voertuigen en andere bronnen van emissies.

Een diverse mobiliteit vergt een diverse energiemix

Er bestaat niet één technologie die een antwoord biedt voor alle transportbehoeften. Elke technologie die significant kan bijdragen tot een daling van de emissies moet een plaats krijgen in de energiemix. Zowel thermische, elektrische als hybride aandrijvingen hebben hun bestaansreden voor specifieke transportbehoeften: in en buiten stedelijke omgevingen, korte en lange afstanden, privé en professioneel transport, één-persoontransport of familiaal, enz. Hiervoor is een diversiteit aan complementaire energieën nodig.

Ja aan lage emissiezones maar met milieudoelen

Het valt niet te ontkennen dat de vaak oudere dieselwagens nog een probleem vormen voor de luchtkwaliteit. Lage Emissiezones (LEZ) bieden daarom een efficiënt antwoord om de meest vervuilende wagens te weren en om de nieuwste generatie dieselwagens die de emissienormen respecteren, toe te laten. Het a priori uitsluiten van specifieke aandrijvingen druist in tegen het

beleidsprincipe van technologie-neutraliteit. Een wagen zou in een LEZ al dan niet moeten aanvaard worden in functie van duidelijke milieudoelstellingen. Een strengere controle op de meest vervuilende wagens is nodig alsook een globaal geïntegreerd milieubeleid dat rekening houdt met alle bronnen van emissies (niet alleen van het wegverkeer). Ook maatregelen om de doorstroming van het verkeer te verbeteren en de congestie op de wegen te voorkomen kunnen de emissies substantieel verlagen. Daar waar er lokale emissieproblemen zouden overblijven, moeten er lokale oplossingen worden genomen.

Dieselloertuigen bannen: onverantwoord

De intentie om dieselloertuigen te verbieden, zoals in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, houdt geen rekening met de belangrijke technologische evolutie van de nieuwe generatie dieselloertuigen die, dankzij de nieuwe Euronormen, hun plaats op onze wegen rechtvaardigen, zowel in als buiten de steden. Met een wagenpark in België van zowat 9 jaar, kunnen we er van uitgaan dat met de introductie van de nieuwe Euro6d-norm in 2020 voor nieuwe registraties, tegen 2030 ten laatste de overgrote meerderheid van de dieselloertuigen op onze wegen zal voldoen aan de emissiegrenswaarden voor luchtkwaliteit. Ze hebben dus hun plaats op onze wegen. Een dieselban is daarom onverantwoord.

Het bannen van dieselwagens bestraft bovendien alle automobilisten die nog niet zo lang geleden door de overheid fiscaal werden aangemoedigd om een dieselloertuig te kiezen, terwijl deze vandaag door dezelfde autoriteiten wordt verketterd. De financiële impact op de bevolking mag niet worden onderschat.

Conclusie

Maar al te vaak domineren ideologische en emotionele argumenten het debat over diesel. Echter, diesel verdient een wetenschappelijke benadering. Nog steeds wordt regelmatig verwezen naar de dieselgate. 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. En de wetenschappelijke waarheid van vandaag is dat moderne dieselwagens volledig aanvaardbaar zijn op onze wegen wat onderkend wordt door de wetenschappelijke experts. Het is dus hoogtij om te stoppen met de dieselban. We vragen de politieke wereld om deze technologische realiteit te erkennen.

De vloeibare brandstoffen van morgen zullen koolstofarm zijn

Terwijl de nieuwe dieselwagens qua luchtkwaliteit aanvaardbaar zijn op onze wegen, stelt zich de vraag over de impact van hun broeikasgassen en CO₂-uitstoot op het klimaat. De meeste voertuigen gebruiken vandaag immers fossiele brandstoffen die CO₂ uitstoten. Dieselwagens stoten alvast minder CO₂ uit dan benzinewagens. Maar de brandstoffen van morgen zullen verschillend zijn dan die van vandaag en koolstofarm zijn. Ze zullen onbetwistbaar kunnen bijdragen tot het realiseren van de klimaatdoelstellingen.

Koolstofarme vloeibare brandstoffen: de toekomst begint vandaag

Er zijn verschillende technologieën voor de productie van koolstofarme vloeibare brandstoffen:

- Diesel XTL kan gemaakt worden uit uiteenlopende basisgrondstoffen, elk met hun eigen proces-technologie, zoals met biomassa (BTL of "Bio To Liquid") zoals o.a. plantaardige olie behandeld met waterstof (HVO of "Hydrogenated Vegetable Oil").
- Nieuwe generatie biobrandstoffen: zo zal olie uit algen in conventionele raffinaderijen worden verwerkt tot vloeibare lage koolstof brandstoffen.
- E-fuels zijn brandstoffen die vrijwel klimaatneutraal zullen zijn, geproduceerd uit hernieuwbare elektriciteit en CO₂.

Er wordt verwacht dat de koolstofarme vloeibare brandstoffen tegen 2050 de broeikasgasuitstoot van personenauto's met 87% zullen kunnen verminderen in vergelijking met 2015.

Koolstofarme vloeibare brandstoffen kunnen dus significant bijdragen tot het decarboniseren van het transport. Het is echter wel noodzakelijk en dringend om vandaag een wettelijk beleidskader te creëren om deze innovatieve koolstofarme brandstoffen mee op te nemen in de energiemix van morgen.

Het beleidsprincipe van technologieneutraliteit moet ruimte geven aan deze veelbelovende innovaties.

Dit zou een duidelijk signaal zijn naar de industrie toe om investeringen in deze technologieën te versnellen en te versterken. Gezien China de markt van elektrische batterijen domineert, is er voor Europa een enorm potentieel om een strategische leadership positie in te nemen in de markt van koolstofarme vloeibare brandstoffen als één van de meest efficiënte energiebronnen van morgen voor transport.

Deze 'koolstofarme vloeibare brandstoffen' zullen de CO₂-emissies onmiddellijk kunnen verlagen. Ze behoren tot de meest kosteneffectieve



oplossingen dankzij de aanwezigheid van een bestaande uitgebreide infrastructuur (tankstations) en kunnen gewoonweg in de huidige automotoren worden gebruikt. Er zijn geen nieuwe en zware investeringen nodig zoals bij elektrische wagens: oversubsidiëring bij aankoop, de ontwikkeling van elektrische laadpalen en een massale elektrische bekabeling van ons land. Bovendien is er geen garantie dat de stroom enkel uit hernieuwbare bronnen komt.

Een diversiteit aan aandrijvingen (thermisch, elektrisch, waterstof, ..) is nodig in functie van de verscheidenheid aan mobiliteitsbehoeften.

ⁱ WLTP= Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure

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

ⁱⁱⁱ ADAC, CF-Faktor: Braucht es noch Übergangs-Regelungen? (18.2.2019) <https://bit.ly/2V5tDKF>

^{iv} Concawe – studies Ricardo en Aeris - A comparison of real driving emissions from Euro 6 diesel passenger cars with zero emission vehicles and their impact on urban air quality compliance – Urban air quality study: extension (april 2018)