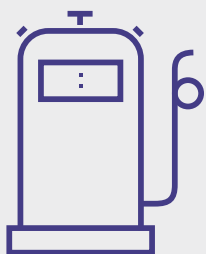


3 misvattingen over diesel

Door: Dirk Pyatt, EAME Commercial Fuels Marketing Manager

Door de steeds strengere milieunormen worden de milieuprestaties van diesel onder de loep genomen. Tegelijkertijd wekken alternatieve brandstoffen en elektrische voertuigen steeds meer belangstelling op. Toch zijn de tijden van diesel als brandstof voor vrachtvervoer nog lang niet voorbij, ondanks het feit dat er over de brandstof enkele misvattingen bestaan.

Om een goed geïnformeerd debat over brandstofopties en milieuregelgeving mogelijk te maken, is het belangrijk die misvattingen recht te zetten. Iedereen die betrokken is bij de kritische dialoog over de manier waarop voertuigen in de toekomst moeten worden aangedreven, heeft baat bij duidelijke gegevens binnen een welomschreven context. Welke misvattingen moeten we zeker aankaarten?



MYTHE: Diesel heeft aan populariteit en aantrekkingskracht verloren.

Uit het recente debat rond diesel zou je kunnen afleiden dat de brandstof de laatste jaren aan populariteit ingeboet heeft, maar volgens recent onderzoek gebruikt 96% van middelgrote en grote vrachtwagens (meer dan 3,5 ton) in de EU nog steeds diesel als brandstof¹. Dat aandeel zal wellicht pas dalen in de toekomst.

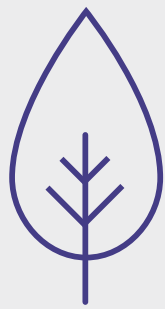
Waarom diesel populair blijft in de sector van de bedrijfsvoertuigen is ook duidelijk: in vergelijking met andere soorten brandstof bevat diesel meer energie, biedt het een groter rijbereik en een lager verbruik, meer trekkracht om lading te vervoeren of te trekken en is het snel bij te tanken. Dieselmotoren gaan bovendien lang mee en blijven tot de meest efficiënte verbrandingsmotoren behoren. Bovendien zorgen de nieuwste technologieën ervoor dat de motoren schoner zijn.

De nieuwste Euro VI-normen waren nog nooit zo streng. Naast speciale filters die de fijnstofuitstoot aanzienlijk verminderen, zijn ze ook voorzien van technologie die de meeste schadelijke stikstofoxides (NOx) omzet in ongevaarlijke stikstof en water voor het uitstoten. Een recente studie toonde een reductie van 93% aan voor hybride dieselbussen met de Euro VI-norm, in vergelijking met conventionele dieselbussen met de Euro V-norm².

MYTHE: Alternatieve brandstoffen en motoren zullen diesel in de nabije toekomst vervangen.

Het klopt dat biodiesel, aardgas, brandstofcellen en elektriciteit als aandrijving steeds meer terrein winnen. Openbaar vervoer is hier een goed voorbeeld van. In januari 2019 kon de Brusselse vervoersmaatschappij MIVB 93 hybride, 12 elektrische en 183 dieselbussen met Euro VI-norm tot haar totale vloot van 699³ bussen rekenen. Bovendien heeft de MIVB er zich in haar beheersplan 2013-2017 toe verbonden om het directe energieverbruik in die periode te verminderen met 8,5% ten opzichte van 2010. Voor de komende vijf jaar heeft de vervoersmaatschappij beslist om deze verminderingdoelstelling van 8,5% te vernieuwen. Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn bestelt vanaf dit jaar uitsluitend bussen met groene aandrijving: hybride, op waterstof of op elektriciteit. Op die manier wil De Lijn haar vloot snel vergroenen en ervoor zorgen dat er tegen 2025 enkel nog groene bussen rijden in stedelijke omgevingen. Sinds 2017 hebben alle bussen van De Lijn een roetfilter⁴.

In de sector van het vrachtvervoer zijn de opties voor alternatieve brandstoffen minder goed ontwikkeld, zeker voor transport op lange afstanden. Het aantal zware vrachtwagens op Europese wegen neemt zelfs toe. Het aantal middelgrote en grote vrachtwagens dat in de Europese Unie geregistreerd werd, steeg volgens de European Automobile Manufacturer's Association (ACEA) in de eerste helft van 2019 gemiddeld met 16% in vergelijking met dezelfde periode in 2018. De toename ligt in België, Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk boven dit gemiddelde⁵. In België is de stijging 22,5% (934 nieuwe voertuigen in juni 2018 tegenover 1707 in juni 2019). Deze vrachtwagens zijn wettelijk verplicht om de meest recente motorontwerpen te gebruiken, en moeten voldoen aan de laatste Euro VI-uitstootnormen.



MYTHE: Alle dieselbrandstoffen zijn hetzelfde. Het is alleen een kwestie van de goedkoopste brandstof te vinden.



Heel wat mensen zijn ervan overtuigd dat alle diesel hetzelfde is, en dat de prijs dus het belangrijkste criterium is om een aankoopbeslissing te maken. Niets is minder waar: niet alle dieselbrandstoffen zijn gelijk. Veel diesels die op grote schaal verkocht worden bevatten bijvoorbeeld geen additieven die de motor schoonmaken. Aan andere diesels worden wel additieven toegevoegd, maar die zijn gewoonlijk louter ontworpen om de vorming van afzettingen op brandstofinjectoren te helpen voorkomen. Die afzettingen zouden in de loop van de tijd het motorvermogen verminderen en het verbruik verhogen.

Sommige diesels zijn ten slotte ontworpen om niet alleen de injectoren schoon te houden, maar ook reeds gevormde afzettingen te verwijderen. Deze bijkomende additieven dragen bij tot het verbeteren van het brandstofgebruik en kunnen bovendien de nood aan onderhoud verminderen. De efficiëntie is nog belangrijker voor middelgrote en grote vrachtwagens, omdat lichtere voertuigen minder verbruiken per gereden kilometer. Lange-afstandsvrachtwagens brengen hoge kosten met zich mee en beheerders doen grote investeringen. Eigenaars van vrachtwagens zouden er daarom een prioriteit van moeten maken om kwaliteitsvolle brandstoffen te kiezen. Op die manier kunnen ze de levensduur van hun voertuigen maximaliseren en het aantal dure onderhoudsbeurten inperken.

Diesel blijft wereldwijd een belangrijke commerciële rol spelen.

De technologie achter dieselmotoren en –brandstoffen zal blijven evolueren, net als de technologie achter alternatieve brandstoffen. Dit zal ervoor zorgen dat vlooteigenaars meer en meer toegang krijgen tot de oplossingen die ze nodig hebben om zowel aan commerciële als aan regelgevende vereisten te voldoen, zonder dat dit ten koste gaat van de activiteiten.

ExxonMobil werkt samen met de fabrikanten van motoren om brandstoftechnologieën te ontwikkelen die bijdragen aan de huidige en toekomstige behoeften van dieselmotoren.

Diesel blijft ten slotte onmisbaar in de markt van het commerciële vrachtvervoer: nu en in de toekomst. Eigenaars van bedrijfsvloten moeten daarom samenwerken met leveranciers die consequent diesel aanbieden van een hoge kwaliteit. Op die manier kunnen ze ten volle profiteren van de nieuwste prestatieverhogende brandstofsamenstellingen.

¹ Bron: <https://www.acea.be/statistics/article/report-vehicles-in-use-europe-2018>

² Bron: Real-World Measurement of Hybrid Buses' Fuel Consumption and Pollutant Emissions in a Metropolitan Urban Road Network, Energies/MDPI, September 2018

³ Bron: <http://2018.stib-activityreports.brussels/nl/sociale-en-maatschappelijke-verantwoordelijkheid>

⁴ Bron: <https://www.delijn.be/nl/overdelijn/organisatie/zorgzaam-ondernemen/milieu/uitstoot-voertuigen-delijn.html>

⁵ Bron: <https://www.acea.be/press-releases/article/commercial-vehicle-registrations-5.8-first-half-of-2019-2.8-in-june>