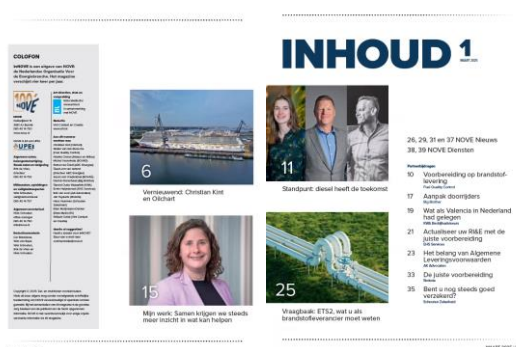




Definitieve uitslagen van NOVE-polls vindt u, mits nog relevant, hier:
<https://www.nove.nl/website/iedereen/organisatie/innove-standpunt-polls>

inNOVE STANDPUNT

Diesel heeft de toekomst

Ruim een eeuw geleden verbeterde Rudolf Diesel de verbrandingsmotor enorm. Hij wilde een zuinige motor die op een brede range van brandstoffen zou kunnen werken (zoals pindaolie, bijvoorbeeld). Zuinigheid en minder afhankelijkheid van fossiele brandstoffen waren belangrijke speerpunten in zijn zoektocht. De dieselmotor was het resultaat. In de eeuw daarna en zeker de laatste decennia, is de dieselmotor nog veel zuiniger geworden, met bovendien veel minder CO₂-uitstoot. Tegelijkertijd is de motor complex en zijn er schandalen (dieselgate) geweest. Met bijmenging van verschillende biobrandstoffen kan de uitstoot van 'fossiele' CO₂ ook nog fors verminderd worden. Daarom legden wij aan een aantal stakeholders de volgende stelling voor: 'Diesel heeft de toekomst'.



Nienke Onnen
 Programmaleider duurzame mobiliteit
 Natuur en Milieu

Oneens

Duurzame energiedragers hebben de toekomst. Voor het klimaat moet het gebruik van fossiele brandstof hoe dan ook snel worden verminderd. De verbrandingsmotor zal in veel gevallen plaats maken voor nieuwe aandrijftech-nieken. Elk vervoersmiddel heeft daarbij zijn eigen route en tempo. Biobrandstoffen zullen een rol spelen, maar zijn niet de heilige graal. In de toekomstige, biobased economie hebben we biogron-dstoffen vooral nodig voor andere toepassingen, zoals biobased bouwmaterialen en bioplastic. Die fossielevrije toekomst komt er echt. Kortetermijndiscussies over

jaartallen en invoerdata zullen uiteindelijk als mist optrekken. Uitstootrechten worden onder het Europese emissiehandelssysteem ETS vanaf 2027 ook voor de transportsector duurder. Bedrijven en steden hechten bovendien steeds meer waarde aan schone vervoersmiddelen. Steden zetten in op schone lucht voor hun inwoners met milieu- en zero-emissiezones. Bedrijven willen zich ook inzetten voor mens en milieu en dat in hun duurzaamheids-rapportage laten zien. Kiezen voor diesel is het paard achter de wagen spannen. Door te kiezen voor moderne tech-nieken, gaan we écht vooruit.



Michel Voorwinde
Branchemanager Energiesystemen
BOVAG

Oneens

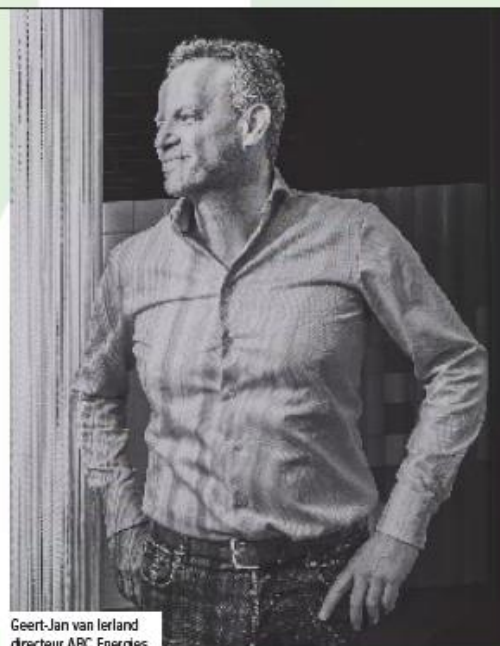
Maar als de stelling 'biodiesel heeft de toekomst' luidt, dan is het wel 'EENS': HVO en FAME zijn prima alternatieven voor verduurzaming. Op dit moment rijden en werken er ruim 23 miljoen voer- en werktuigen op diesel. Het is niet reëel te denken dat dit na 2030 helemaal ophoudt. Recente prognoses geven aan dat tot ruim in 2040 voer- en werktuigen op diesel actief blijven. De vraag is alleen: 'Is dat erg?'. Er is een aantal zogeheten *drop-in fuels* beschikbaar die een forse reductie van CO₂ geven. Deze *drop-in fuels* zijn HVO en FAME. Beide geven bij gebruik van HVO100 en B100 tot 90% reductie op CO₂ ten opzichte van B7 (volledig fossiele diesel gemengd met 7% FAME). En zeker met diesel-

aandrijving gebaseerd op Stage V of Euro 6, waarbij de emissie buitengewoon laag is, hoeft het gebruik van dieselaandrijving geen probleem te zijn. Omdat beide brandstoffen van reststromen gemaakt worden, is de hoeveelheid die beschikbaar is niet oneindig groot. Maar de verwachting is dat het aantal diesel voer- en werktuigen zal afnemen over de jaren, zodat we met de hoeveelheid die beschikbaar is tot ver in 2040 voort kunnen. Moeten we om deze reden stoppen met EV en waterstof? Nee, natuurlijk niet. Maar juist omdat er nog tot zeker 2040 veel dieselvoertuigen in gebruik zullen zijn, hebben we niet de luxe om die niet te verduurzamen.

Eens

De stelling 'Diesel heeft de toekomst' vraagt om nuance. Hoewel diesel zeker toekomstpotentie heeft, is die sterk afhankelijk van technologische innovaties en overheidsbeleid. Diesel blijft een uiterst efficiënte brandstof, met name voor zware voertuigen en machines, dankzij de ongeëvenaarde kracht en betrouwbaarheid. Daarnaast worden op het gebied van HVO en e-fuels veelbelovende stappen gezet richting koolstofneutraliteit. Toch staat diesel in zijn huidige vorm onder druk door strengere CO₂-reductiedoelen en milieuregels, wat ook de publieke opinie beïnvloedt. Tegelijkertijd zien we in de energietransitie interessante innovaties die de ontwikkeling van elektrische voertuigen en waterstof aanzienlijk versnellen. Overheden en

industrieën investeren grootschalig in deze duurzame alternatieven. Veel van onze klanten worden echter nog geremd door een achterlopende infrastructuur en de risico's van onverantwoorde investeringen. Wij voorstellen een hybride toekomst waarin diesel een belangrijke rol blijft spelen in specifieke sectoren zoals scheepvaart, luchtvaart en industrie. Tegelijkertijd zal diesel zich blijven ontwikkelen, zodat circulaire brandstoffen – zoals e-fuels – op grote schaal beschikbaar komen tegen concurrerende tarieven. Tegelijkertijd is de wereld duidelijk in transitie naar duurzamere energiebronnen, waardoor diesel in de toekomst eerder een complementaire rol zal vervullen dan de dominante speler zal blijven.



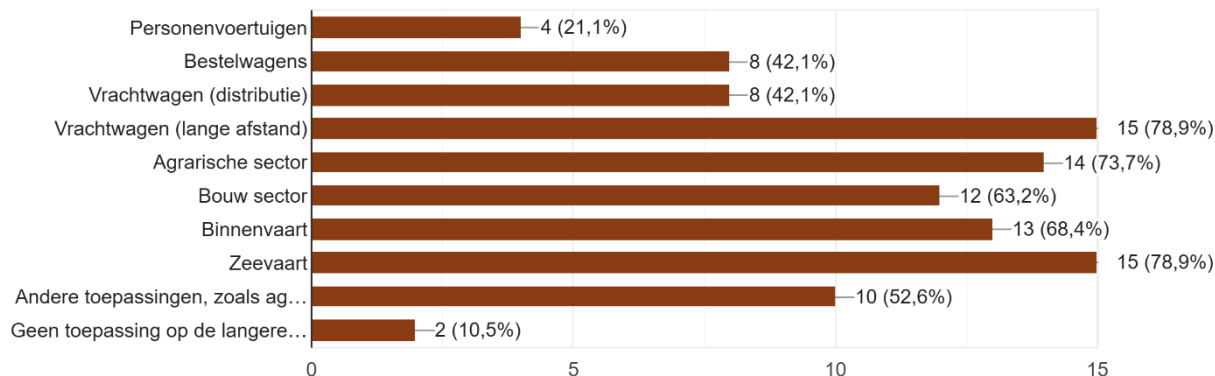
Geert-Jan van Ierland
directeur ABC Energies

Einduitslag online poll

Zo'n 14% van de NOVE-leden heeft gereageerd op de poll, daarbij geeft 89,5% aan dat er voorlopig nog toekomst is voor diesel. Zie hier onder de einduitslag, gebaseerd op de ingezonden reacties.

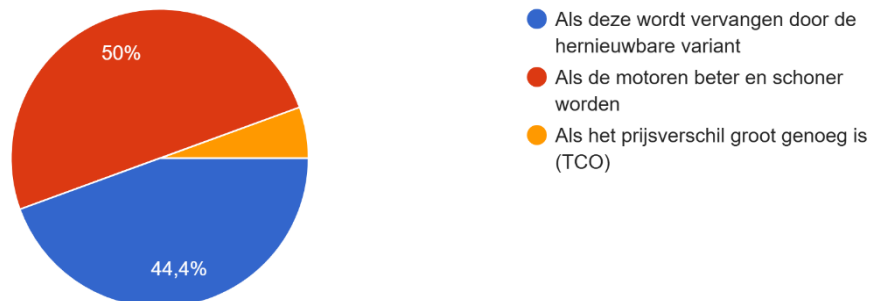
1) De dieselmotor heeft toekomst in de volgende modaliteiten:

19 antwoorden



2) Dieselbrandstof heeft toekomst in de volgende situatie:

18 antwoorden



3) Waarom heeft de diesel WEL toekomst:

- Omdat het steeds een zuiverder product wordt en ook goed is voor lange afstanden. We kunnen er veel langer mee rijden. Ook is het zo dat bijvoorbeeld HVO ook een hernieuwbare diesel is wat helaas door sommigen op een zijspoor gezet wordt. Dat is erg jammer.
- Grotere actieradius t.o.v. accu. Prijsverschil t.o.v. Waterstof en de hogedruk in voorraad tanks.
- De ontwikkeling van de schone diesel 70-90% lager uitstoot van schadelijke stoffen, omdat alle andere maatregelen het milieu zwaarder belasten dan diesel. Als je tenminste eerlijk vergelijkt en alles meerekent.
- De overheid incl. de EU heeft gekozen voor elektrisch (batterij elektrisch of waterstof (brandstofcel) geen ruimte voor fossiel
- Omdat deze voor zoveel toepassingen gebruikt wordt, dat een volledig afscheid van diesel niet reëel is
- Het de huidige motoren en de toevoeging van AdBlue is al meerder keren aangetoond dat dit een hele schone en zuinige verbrandingsmotor is.
- Duurzame variant mogelijk en erg zuinig.

4) Waarom heeft de diesel GEEN toekomst:

- Er is door de branche te veel aandacht gegeven aan elektrisch rijden in de afgelopen jaren en dat hadden ze niet moeten doen nu komen ze allemaal in de problemen omdat er een groot tekort is aan elektriciteit.
- Is een fossiele brandstof met slecht imago waarbij fijnstof vrij komt
- Vanwege de elektrificatie en waterstof
- De overheden hebben hun focus op andere energiedragers gelegd. Om deze ingeslagen weg nog uit te komen is bijna onmogelijk.
- Gerommel en problemen met huidige FAME en gerotzooi met andere producten / kwaliteit (designerfuel, HVO op papier meer niet in tank)
- Elektrische motoren zijn vele malen efficiënter, onderhoudsvriendelijker en minder milieu impact (lokale uitstoot). Daar waar elektriciteit beschikbaar is, en waar batterijen beter worden zal elektrisch al snel dan verstandige keuze zijn.

Heeft u nog andere suggesties of opmerkingen buiten de eerder genoemde punten om, vul deze dan hier in:

- Meer bezig zijn met de producten waar wij mee bezig meten zijn en niet met iets waar wij allemaal niet goed in zijn wij zijn olieboeren geen elektriciens
- Langere tank/oplaadduur. Brandgevaar en gewicht accu's. Duurdere dieselmotoren/vrachtwagens
- Zorgen dat de betreffende mensen in de regering aan de juiste informatie komen en op basis daarvan hun eerder genomen foute beslissingen herzien.
- probeer als NOVE initiatief te nemen in de transitie !!!
- ik denk dat de combinatie van fossiel en hernieuwbaar, samen met lef en techniek tot de toekomst van diesel kan lijden.
- de nove zou in samenwerking met diverse andere partijen meer stimulans kunnen geven aan gebruik van dieselmotoren en inzet van diesel