

Info



IN DIT NUMMER :

- Europees Witboek Vervoerbeleid 2011-2020* - 2
- Auto- en motoreclame in het CO₂-vizier* - 4
- Clean Vehicle plan voor Brussel* - 6
- Firmawagens en luchtkwaliteit: de werkelijke cijfers* - 8
- LED-verlichting in voertuigen* - 10
- CNG: een alternatief dat het overwegen waard is* - 12

INHOUD

01

Voorwoord

02

Europees Witboek Vervoerbeleid 2011-2020

04

Auto- en motoreclame in het CO₂-vizier

06

Clean Vehicle plan voor Brussel

08

Firmawagens en luchtkwaliteit: de werkelijke cijfers

10

LED-verlichting in voertuigen

12

CNG: een alternatief dat het overwegen waard is

14

European Motorshow Brussels, 2012 komt eraan !

Uitgave van FEBIAC, de Belgische Automobiel-
en Tweewielerfederatie, Woluwedal 46 bus 6,
BE-1200 Brussel

Tel. 0032 2 778 64 00
Fax 0032 2 762 81 71
www.febiac.be
E-mail: info@febiac.be

Nadruk verboden zonder toelating en vermelding van de uitgever.

Franse versie op verzoek.

Coördinatie: Joost Kaesemans
Foto's: ADH Communications n.v., FEBIAC,
constructeurs

Ontwerp en lay-out: ADH Communications n.v.,
Duffel

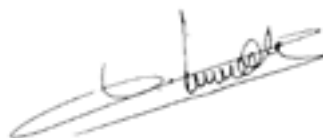
Beste lezer,

2011 is onder een goed gesternte begonnen voor de verschillende sectoren waarvan FEBIAC de belangen verdedigt. Tijdens de eerste vier maanden van dit jaar, laten zowel de inschrijvingen van personenwagens als die van bedrijfsvoertuigen en motorfietsen een stijging optekenen in vergelijking met de cijfers van 2010. De sterke voertuigmarkt kan ons enkel maar tevredenstellen.

De vragen die dezer dagen rond individuele mobiliteit gesteld worden, blijven een gevoelig en belangrijk onderwerp voor elke automobilist, motorrijder of vrachtwagenbestuurder. Allemaal beseffen we dat de komende jaren cruciaal zijn voor onze mobiliteit en de ontwikkeling ervan. De mobiliteitsproblematiek mag door niemand uit de weg worden gegaan. Niet door de automobielsector zelf, en niet door onze politieke beleidsvoerders. En vanuit dat laatste oogpunt kunnen we enkel vaststellen dat ons land niet aan zijn eerste paradox toe is. Neem nu de recente creatie in de Brusselse vijfhoek van zowat de grootste zone 30 van Europa. Zonder hier te willen ingaan op de zin en de doeltreffendheid van deze maatregel, trof mij toch de enorme discrepantie tussen de "aankondigingspolitiek" enerzijds en de uiteindelijke realiteit anderzijds. Brussel feliciteerde zichzelf onomwonden voor deze moderne en gedurfde aanpak. De realiteit die volgde op de invoering, wekt echter amper verbazing: de controle op de naleving en de afhandeling van overtredingen kunnen niet worden behandeld... Het mobiliteitsbeleid verliest elke geloofwaardigheid en elk draagvalk als er zo morsig mee wordt omgegaan. Maar lessen worden daar niet uit getrokken, en ook Antwerpen wil binnenkort het Brusselse voorbeeld imiteren.

U vindt in dit nummer van FEBIAC Info onder andere een dossier rond bedrijfswagens; en dat is ook zo'n dossier waar de realiteit heel anders is dan men vaak wil doen geloven. Bedrijfswagens als zondebok op het vlak van milieuvervuiling en als gewillige melkkoe, het is een dermate kortzichtige visie die we graag, en met gewogen argumenten, ontkrachten.

Ik wens u veel leesplezier,



Pierre Alain De Smedt,
Voorzitter



Edito

Europees Witboek Vervoerbeleid 2011-2020: duidelijke targets, achterhaalde oplossingen

Eind maart heeft de Europese Commissie haar nieuwe strategie inzake het Europese vervoerbeleid neergelegd in het Witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte - werken aan een concurrerend en zuinig vervoersysteem". Het Witboek wordt met gemengde gevoelens onthaald en lokte al heel wat discussie uit.

De Commissie erkent onomwonden dat transport van vitaal belang is voor onze economie en samenleving. Het is de motor van economische groei en jobcreatie. Het is alvast geen optie om de mobiliteit te verminderen. Tegelijk zijn de uitdagingen enorm op het vlak van olieafhankelijkheid, CO₂-uitstoot, congestie en infrastructuur. Daarom zet de Commissie de bakens uit om een definitieve omslag te maken naar een duurzaam transportsysteem.

Duidelijke doelstellingen

Het witboek heeft alvast de verdienste om duidelijke doelstellingen naar voor te schuiven. De Commissie stelt een tijdshorizon van 2050 voorop en ze is niet min en niet mis te verstaan: de CO₂-uitstoot van het transport moet 60% naar omlaag ten opzichte van de niveaus in 1990. Dit moeten de lidstaten ondermeer bereiken door te focussen op volgende doelstellingen:

- Het gebruik van voertuigen met conventionele verbrandingsmotor in stedelijke centra moet gehalveerd worden tegen 2030 en herleid tot nul in 2050;
- de stadsdistributie tegen 2030 grotendeels CO₂-vrij maken;
- tegen 2050 moet meer dan de helft van het passagiersvervoer over middellange afstand per spoor gebeuren;
- 30% van het wegtransport voor afstanden groter dan 300 km moeten tegen 2030 over het spoor of via het water gebeuren. Tegen 2050 moet dit aandeel 50% bedragen;
- tegen 2050 het aantal verkeersdoden tot nagenoeg nul herleiden.

Afgeschreven principes

De automobielenindustrie is alvast erg teleurgesteld in de basisprincipes die de commissie naar voor schuift om te komen tot een duurzaam transportsysteem. Zo wordt zeer onterecht voorbijgegaan aan technologie-neutrale regelgeving en co-modaliteit.

Efficiëntie bepaalt transportmodus

Zoals mag blijken uit de bovenvermelde doelstellingen maakt de Commissie een bocht van 180° door het principe van de co-modaliteit achter zich te laten. Met co-modaliteit duidt men op een transportsysteem waarbij eenvoudigweg de meest efficiënte vervoerswijze wordt gekozen voor een bepaalde transportbehoefte. Bij co-modaliteit wordt er immers rekening gehouden met de sterktes en zwaktes van elke modus zodat deze op de meest optimale wijze kan ingezet worden. Het is dus efficiëntie die de transportwijze bepaalt en het beste resultaat zal opleveren op economisch, maatschappelijk en milieuvlak, niet een opgelegde keuze die de noden van de gebruikers negeert zoals de verplichting in het witboek om vanaf afstanden van 300 km over te stappen op spoorvervoer of vervoer over water. Deze 'modal shift' benadering werd nochtans al in 2006 verlaten door de Commissie zelve ter gelegenheid van de tussentijdse herziening van het vorige witboek. Het is dan ook des te vreemder dat dit voorbijgestreefde concept opnieuw van onder het stof wordt gehaald.

Technologieneutrale regelgeving nodig

Onze sector is daarnaast ook erg verontrust over het feit dat de Commissie afstapt van het alom gehuldigde principe van technologieneutraal en resultaatgericht beleid. Deze principes geven de industrie juist de flexibiliteit en vrijheid om die technologieën te ontwikkelen die op de meest kostefficiënte manier de resultaten bereiken. Die technologieneutraliteit laat ook alle ruimte om verbeteringen in bestaande technologieën en nieuwe uitvindingen alle kansen te geven om door te ontwikkelen en door te breken. Niemand weet vandaag immers welke technologische innovatie de toekomst kan brengen. Maar blijkbaar heeft de Commissie gewikt en beschikt door de technologie van de verbrandingsmotor te bannen uit de steden. Het maken van een technologiekeuze door het beleid in de plaats van de industrie is nochtans contraproductief en onnodig: het instellen van luchtkwaliteitsnormen van CO₂-reductiedoelen volstaat.

Gemotoriseerde tweewielers hebben ook hun rol

Het witboek rept met geen woord over de gemotoriseerde tweewielers. Hebben zij dan geen enkele rol te spelen in het transportsysteem en in het streven naar het verduurzamen ervan? FEBIAC meent beslist van wel.

Mobiliteit

Inzake woon-werkverkeer en grootstedelijk vervoer heeft de gemotoriseerde tweewieler zijn plaats. Het is dan ook vreemd dat het witboek dit volledig negeert.

Tegen welke prijs?

De Commissie geeft ook een indicatie over het kostenplaatje van haar plan. De kosten om de EU-infrastructuur af te stemmen op de vervoersvraag worden geraamd op meer dan 1,5 triljoen euro in de periode 2010-2030. Om de beoogde emissiereductie van het vervoerssysteem te bereiken, is er bijkomend nog eens een triljoen euro nodig voor investeringen in voertuigen, uitrusting en laadinfrastructuur. In het licht van de huidige financiële en budgettaire uitdagingen van de lidstaten doet dit toch de wenkbrauwen fronsen.

FEBIAC hoopt tot slot dan ook dat het Europees Parlement en de Raad aan dit 'Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte naar een concurrerend en zuinig vervoerssysteem' nog de nodige bijstellingen zullen geven zodat weer kan worden aangesloten bij een co-modaal en technologie-neutraal transportbeleid. ▀

Michel Martens
Directeur Studiediensten

Philip Naert
Adviseur Governmental Affairs



Mobiliteit

Auto-en motoreclame in het CO₂-vizier

De afgelopen maanden laaide de discussie over de autoreclame en CO₂ opnieuw op, meer bepaald de mate waarin de geldende regelgeving over de vermelding van CO₂-uitstoot en verbruik wordt nageleefd. De aanleiding hiervoor was de indiening in de federale Kamer van een wetsvoorstel dat maar liefst 20% van de oppervlakte van een gedrukte autoreclame wilde voorbehouden voor vermeldingen van CO₂-uitstoot, verbruik en ecoscore. De indieners van het wetsvoorstel wilden de consument nog beter informeren over verbruik en CO₂-uitstoot van wagens en hem/haar zo aanzetten tot een groener aankoopgedrag. De indieners stellen dat dit nu niet het geval is en dat er 'problemen' zouden zijn.

Autoreclame verstrengen niet aan de orde

Voor FEBIAC is dit draconische wetsvoorstel om tal van redenen volstrekt overbodig, ineffectief, discriminerend en dus onaanvaardbaar.

Ons land is vooreerst al koploper in de EU als het gaat om regulering en zelfregulering inzake autoreclame. De vrijwillige aanpak met de FEBIAC reclamecode werkt. Deze reclamecode legt duidelijke spelregels vast die beantwoorden aan de letter en de geest van de etiketteringrichtlijn en het KB van 5 september 2001. De controlediensten van de FOD Economie hanteren de reclamecode dan ook als leidraad. Haar afdwingbaarheid wordt bovendien bijkomend verzekerd door de JEP (Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame).

Sinds de verstrenging van de reclamecode in september 2008 en de sensibilisering van de autosector, het dealer-netwerk en de regies van de huis-aan-huisbladen, is een spectaculaire daling van het aantal klachten merkbaar. Sinds de tweede helft van 2010 werd er gemiddeld nog 1 klacht per maand ingediend bij de JEP.

Sinds de bespreking van voorliggend wetsvoorstel is het aantal klachten echter opnieuw toegenomen. Het hoeft geen betoog dat dit niet toevallig is. Het is een publiek geheim dat 90% van de klachten afkomstig is van één enkele persoon. De klachten hebben bovendien uitsluitend betrekking op reclames op formaten kleiner dan A4. FEBIAC maakt zich dan ook sterk dat ze samen met de sector van de dealers deze laatste restcategorie van kleine reclameformaten even succesvol zal aanpakken.



Ten tweede, de CO₂-gestuurde maatregelen van de federale en gewestelijke overheden, samen met een uitgebreider aanbod van CO₂-zuinige auto's en de vrijwillige reclamecode, zetten de consument duidelijk aan tot een groenere aankoop, getuige daarvan de sterke daling van CO₂-uitstoot voor nieuwe auto's die nu al 11 g/km onder het EU gemiddelde ligt (laatst beschikbare cijfers).

Tot slot viseert het wetsvoorstel enkel de gedrukte media zoals kranten en affiche, mediakanalen die door de opkomst van internet en social media vandaag al erg onder druk staan. Het wetsvoorstel reglementeert dus de verschillende reclamemedia op een andere wijze en kan de voorbode zijn van een gelijkaardige aanpak in andere sectoren. Huidig voorliggend voorstel zou dan ook de doodsteek zijn voor gedrukte reclame.

Motoreclame verstrengd maar wet voorlopig onuitvoerbaar

Naast de autoreclame kwam ook de motoreclame de laatste maanden in het vizier. Een opnieuw in de Kamer ingediend wetsvoorstel wilde ook in de motoreclame verbruiks- en CO₂-gegevens laten opnemen.

90% van de klachten is afkomstig van één enkele persoon en heeft betrekking op formaten kleiner dan A4.

FEBIAC is niet gekant tegen objectieve consumenten-info. Maar het probleem is hier dat verbruiksgegevens en CO₂-uitstoot momenteel eenvoudigweg niet beschikbaar of niet gestandaardiseerd zijn voor alle moto's. De reden hiervoor is dat er geen gestandaardiseerde testcyclus op EU-niveau bestaat die op een uniforme manier verbruiksgegevens en CO₂-uitstoot verzamelt. Bijgevolg is deze informatie niet uniform beschikbaar. Europa heeft wel plannen om vanaf 2013 verbruik en CO₂ te meten en te laten vermelden op het gelijkvormigheidsattest. Pas vanaf dan zullen de invoerders en de verdelers van moto's zicht hebben op de betrokken gegevens, en dit voor alle moto's die in Europa op de markt zijn. Pas dan zal de consument objectief kunnen vergelijken.

De volksvertegenwoordigers waren zich bewust van deze realiteit en hebben hiermee dan ook rekening gehouden in het finaal gestemde wetsvoorstel. Verbruik en CO₂-uitstoot zullen pas moeten vermeld worden in de reclame als een objectieve meetmethode voorhanden is en dit uiterlijk vanaf 1 januari 2013.

Wij ontvangen vanuit Europa echter nu al signalen dat 2013 wellicht niet zal worden gehaald voor de invoering van de Europese testcyclus. FEBIAC blijft dit dossier dus opvolgen, want de sector kan de nieuwe reclameverplichtingen enkel opvolgen als zij tijdig over de correcte gegevens beschikt. ▀

Philip Naert
Adviseur Governmental Affairs



Europa heeft wel plannen om vanaf 2013 verbruik en CO₂ te meten en te laten vermelden op het gelijkvormigheidsattest.



Milieu

Clean Vehicle plan voor Brussel

In de marge van het jongste Salon voor Bedrijfs- en Vrijtijdsvoertuigen van januari dit jaar, verklaarde de Brusselse Staatsecretaris voor Mobiliteit om werk te willen maken van een masterplan voor de elektrische auto. FEBIAC steunt dit initiatief, dat onmisbaar is in een toekomstgericht mobiliteitsplan.

Wie vandaag een blik werpt op de beleidsplannen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) kan alleen maar vaststellen dat slechts fragmentair wordt gesproken over elektrisch vervoer en dat het beleid zich dan ook enkel concentreert op collectief of gedeeld vervoer, op de tweewielers en voetgangers. Individueel gemotoriseerd vervoer komt amper aan bod.

Dit is opvallend en teleurstellend, zeker als we over de landsgrenzen kijken wat er in andere hoofdsteden aan ambities rond elektrisch rijden de voorbije jaren werden uitgetekend. Dat een aantal steden hiermee uitpakte, is niet toevallig: de voordelen van elektrisch rijden komen immers het best tot uiting in stedelijke centra. Bovendien kan elektrisch vervoer een wezenlijke bijdrage leveren tot het halen van de lucht- en klimaatdoelen én kan ze de Brusselse economie stimuleren.

Maar er is meer dan enkel elektrisch vervoer voor het bereiken van deze doelen. Met name ook CNG is bijzonder geschikt in stedelijke context en geschikter voor het zwaardere vrachtvervoer en collectief personenvervoer dan de elektrische aandrijving. Dit komt doordat batterijen voor dit soort vervoer nog veel te groot, duur en zwaar zijn. In deze FEBIAC-Info leest u verder meer in detail over CNG.

Daarom dringt FEBIAC erop aan om de scope van het plan niet te beperken tot elektrische voertuigen, maar uit te breiden tot een "Clean Vehicle Plan" voor het BHG.

Ook willen wij een inhoudelijke bijdrage leveren door een aantal concrete streefcijfers en beleidsvoorstellen aan te reiken die het BHG kan overwegen bij de opmaak van een specifiek beleidsplan voor schone voertuigen.



De voordelen van elektrisch rijden komen het best tot uiting in stedelijke centra.

Voor het BHG zou het streefcijfer 5.000 elektrische voertuigen tegen 2015 moeten zijn. Dat is 5% van de jaarlijks nieuw ingeschreven voertuigen in het BHG. Dit ambitieuze maar haalbare cijfer rechtvaardigt zich door de grootstedelijke context van het Gewest.

Om bovenstaand streefdoel te bereiken, is een reeks maatregelen onontbeerlijk. Daarnaast moet ook de nodige aandacht gaan naar het faciliteren van CNG-voertuigen. Onze voorstellen staan samengevat in het Clean Vehicle 10 Puntenplan voor het BHG.



Individueel gemotoriseerd vervoer komt amper aan bod in de beleidsplannen.

Voor Brussel zou het streefdoel 5.000 elektrische voertuigen tegen 2015 moeten zijn. Dat is 5% van de nieuwe inschrijvingen in het Gewest.

Milieu

Het BHG streeft naar 5.000 elektrische voertuigen ingeschreven in het Gewest tegen 2015:

Daartoe:

1. Worden 4.000 (publieke) laadpunten voorzien tegen 2015;
2. Wordt een 'ecopremie' voor de aanschaf van CO₂ arme voertuigen ingevoerd;
3. Worden bus- en taxistroken opengesteld voor EV's;
4. Parkeren EV's gratis of tegen gereduceerd tarief op openbare voorbehouden parkeerplekken met oplaadpunt;
5. Zet het BHG in haar eigen wagenpark en dat van de Gewestelijke en gemeentelijke instellingen tegen 2015 minstens 10% elektrische voertuigen in;
6. Streeft het BHG naar 5% elektrische taxi's tegen 2015 en 10% elektrische voertuigen die worden ingezet voor autodelen;
7. Worden ruimere leveringsvensters voor e-bestelwagens ingevoerd;
8. Wordt samen met de MIVB een proef met elektrische stadsbussen opgezet;
9. Wordt een EV-contactpunt met EV-coördinator opgericht;
10. Wordt de juiste omkadering voorzien voor de snelle ontplooiing van een netwerk van publieke aardgastankstations. ▶



Milieu

Philip Naert
Adviseur Governmental Affairs



4.000 (publieke) laadpunten worden voorzien tegen 2015.

Firmawagens en luchtkwaliteit: de werkelijke cijfers

Om de haverklap wordt partiële of vaak ook onjuiste berichtgeving over de firmawagens de wereld ingestuurd. Zo zouden firmawagens schadelijker zijn voor het milieu dan privéwagens (wagens ingeschreven op naam van particulieren), wat sommigen dan als argument aanvoeren om het fiscaal regime van de firmawagens dus maar af te bouwen. FEBIAC heeft daarom berekend wat de milieu-impact zou zijn van de vervanging van deze firmawagen door een privéwagen.

Met de zogenaamde firmawagen bedoelen we hier de auto die een voordeel van alle aard uitmaakt in hoofde van de gebruiker. Het gaat hier dus met andere woorden over de auto die deel uitmaakt van het salarispakket. Bijgevolg kan de firmawagen niet los gezien worden van de problematiek van de hoge loonkost in ons land. Zonder hier dieper op in te gaan is het echter wel duidelijk dat een afschaffing van dit extralegaal voordeel zal moeten worden gecompenseerd voor werknemer en werkgever.

Zo gedefinieerd, rijden er zowat 300.000 firmawagens rond, dat is het aantal dat bij de RSZ staat geregistreerd waarvoor een CO₂-afhankelijke solidariteitsbijdrage wordt betaald.

Deze 300.000 firmawagens zijn bijna allemaal diesels (95%), waarvan 70% voldoet aan de Euro 4 milieunorm en 30 % aan Euro 5. Hier kan men dus al stellen dat firmawagens door hun jonge leeftijd reeds beantwoorden aan de strengste milieunormen.

Het verhaal kleurt echter anders bij het particuliere autopark. De verdeling per Euronormen is als volgt:

- Euro 0 en Euro 1 (wagens ouder dan 15 jaar): 4,5%;
- Euro 2 en Euro 3 (wagens tussen 5 en 15 jaar): 43,3%;
- Euro 4: 45,8% en
- Euro 5: 5,3%.

Met andere woorden: bijna 50% van de privéwagens is ouder dan 5 jaar.

Hoeft het nog gezegd dat de in de Euro-normen opgelegde limietwaarden van schadelijke stoffen zoals fijnstof (PM) en stikstofoxyden (NO_x) erg verschillen tussen een Euro 2 en een Euro 5 wagen. Voor een Euro 2-dieselauto bedraagt de toegelaten NO_x-uitstoot 630 mg/km, tegenover 180 mg/km voor een Euro 5-dieselauto.

Voor PM is dit 80 mg/km voor Euro 2 tegenover amper 5 mg/km voor een Euro 5.

Dit wetende, hebben we een berekening gemaakt van de milieu-impact in de hypothese dat alle firmawagens zouden worden vervangen door een privéwagen. In een tweede hypothese wordt de impact nagegaan van het feit dat slechts 75% van de bedrijfswagens wordt vervangen door een privé auto. Dit cijfer is afkomstig van de PROMOCO studie die werd afgenomen bij gebruikers van een bedrijfswagen en waarvan dus 75% aangeeft dat bij de afschaffing van het voordeel van een bedrijfswagen zij in de plaats een privéwagen zouden gebruiken.

Volgende resultaten werden verkregen:

	Δ NO _x	Δ PM
Impact op de uitstoot als 100% van de bedrijfswagens wordt vervangen door een privéwagen:	+44%	+86%
Impact op de uitstoot als 75% van de bedrijfswagens wordt vervangen door een privéwagen:	+8%	+40%

De resultaten laten niets aan de verbeelding over: in beide hypothesen heeft het wegvallen van het voordeel van de bedrijfswagen een uitgesproken negatieve impact op de emissies van stikstofoxyden en fijnstof. Het milieu is alvast niet gebaat bij een afschaffing van het fiscaal regime van de bedrijfswagen! ▶

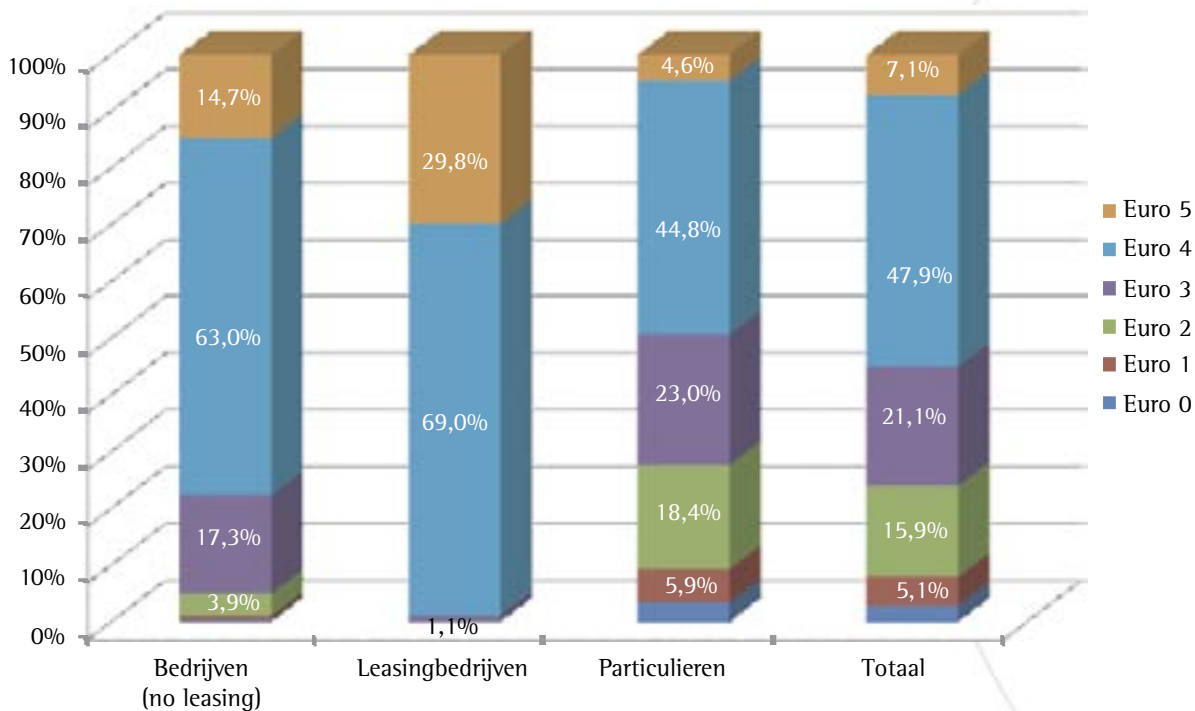


Firmawagens beantwoorden, door hun jonge leeftijd, reeds aan de strengste milieunormen.

Milieu

► Park per type eigenaar en Euronormen

Situatie eind 2010



Milieu

Nadine Atanassoff
 Adviseur Economische studies,
 Personenwagens en Bedrijfsvoertuigen

LED-verlichting in voertuigen: mooier, veiliger en milieuvriendelijker

Het belang van de frontale lichten van auto's, vrachtwagens en bussen ten overstaan van alle weggebruikers kan niet genoeg onderstreept worden. Sinds jaar en dag zijn de klassieke ronde of rechthoekige lichtblokken te vinden aan de voorzijde van voertuigen. Met de komst van lichtgevend diodes of LED's (Light Emitting Diodes) voor de frontale verlichting, openen zich nieuwe perspectieven.

LED's vonden hun eerste toepassingen als (derde) stoplicht en als richtingaanwijzer; sinds kort zien we ze steeds vaker als dagrijlicht en in de toekomst zullen ze steeds vaker de volledige verlichting voor hun rekening kunnen nemen.

Wagens uit de hogere prijsklassen tonen de toekomst voor LED-lichten zowel achteraan als vooraan. Echter, vandaag al is 80% van de nieuw verkochte wagens uitgerust met een centraal LED-stoplicht. Op 15% van de nieuwe wagens zijn zelfs alle stoplichten vervangen door LED-technologie. Men verwacht dat de klassieke gloeilamp binnen 5 à 10 jaar volledig verdwenen zal zijn als lichttechnologie aan zowel de binnen- als buitenzijde van voertuigen.

Aan de voorzijde van het voertuig is de LED-technologie voorlopig nog veel minder doorgedrongen: slechts 0,5% van de nieuw verkochte wagens in België is ermee uitgerust. Dit lage aantal is vooral toe te schrijven aan de noodzaak aan tegelijk een hoge lichtintensiteit, een precieze lichtbundel en een evenwichtige lichtverdeling van de frontale lichten voor het opkomende verkeer. Oplossingen die deze drie eisen combineren, bestaan al maar zijn nog erg duur. Vast staat wel dat de technologie voor een doorbraak zorgt op het vlak van veiligheid en milieu.



Wagens uit de hogere prijsklassen tonen de toekomst voor LED-lichten zowel achteraan als vooraan.

Voetgangersbescherming

De Europese regelgeving aangaande de bescherming van zwakke weggebruikers heeft geleid tot meer uitgesproken frontpartijen. Ruimere bumpers absorberen inderdaad energie bij een eventuele aanrijding, tenminste indien er geen mechanische of structurele elementen in de weg zitten. Hier levert LED-technologie een opmerkelijke bijdrage omdat reflectoren en stijve uitrichtingstructuren in de lichtcompartimenten overbodig zijn. Op die manier kan het toepassen van LED-verlichting wezenlijk bijdragen tot het realiseren van de zogenaamde "soft nose" of zachte voorzijde.

Nieuwe functies

LED-verlichting is meestal een clusterlichtbron: in plaats van één lichtbron met reflector worden ruim 100 afzonderlijke LED-elementen verspreid over het front van het voertuig. Functies zoals richtingaanwijzers, dagrijlichten, mistlichten en dimlichten worden samengesteld door een combinatie van discrete LED-elementen. Elk LED-element kan met andere woorden afzonderlijk aangestuurd worden naargelang behoefte of functie. Het wettelijke kader schept heel wat vrijheid om nieuwe functies flexibel te kunnen inbouwen.

Wisselwerking met sensoren

Een verdeelde lichtbron, bestaande uit 100 à 200 lichtelementen, kan aangestuurd worden als een display, men kan er uiteenlopende lichtpatronen mee creëren. Aanvullend hierop kan de lichtintensiteit gemoduleerd worden zoals bij een televisiescherm. De meest geavanceerde voertuigen die momenteel op de markt zijn, beschikken over een verlichtingssysteem dat gekoppeld is aan de centrale gegevensbus. Zogenaamde adaptieve lichtsystemen maken van deze koppeling gebruik om via detectie door infraroodsensoren, voetgangers letterlijk in de schijnwerper te zetten.

Optimale zichtbaarheid voor de bestuurder zonder verblinding van opkomend verkeer en ondersteuning door infraroodcamera's dragen essentieel bij tot verkeersveiligheid. De momenteel nog hoge kostprijs van deze technologie zal gedrukt kunnen worden naarmate ze op grotere schaal wordt ingevoerd.

Wij verwachten dat de klassieke gloeilamp binnen 5 à 10 jaar volledig verdwenen zal zijn.



Optimale zichtbaarheid voor de bestuurder zonder verblinding van opkomend verkeer draagt essentieel bij tot verkeersveiligheid.

Energieverbruik en CO₂

Nieuwe verlichtingstechnieken dragen ook hun steentje bij tot het verder reduceren van het energieverbruik en de CO₂-uitstoot van de klassieke benzine- en dieselwagens. Vooral voor elektrische en hybride voertuigen biedt dit extra voordeel omdat meer elektrische stroom kan gaan naar de aandrijving. Halogeenlichten vragen namelijk een vermogen van 55 Watt, LED-lichtbronnen doen het met een kwart hiervan. Dat lijkt op het eerste zicht niet veel in het totale energieverbruik van de wagen, maar alle beetjes helpen om het totale voertuigenpark energie- en CO₂-zuiniger te maken. Daarnaast is LED, gezien de vooralsnog beperkte energiecapaciteit van batterijen, een belangrijke ontwikkeling.

Besluit

Mede dankzij de LED-technologie is de verplichting van dagrijlichten op Europees niveau in een stroomversnelling geraakt. Sinds februari 2011 moeten alle nieuw gehomologeerde personenwagens uitgerust worden met dagrijlichten; een jaar later wordt dat verplicht voor alle nieuwe inschrijvingen. Aangezien deze bijkomende verlichting voor het grote deel van de rijtijd overdag in gebruik is, wordt hiervoor bij voorkeur energiezuinige verlichting gebruikt. LED-technologie onderstreept hiermee haar belang in het kader van zowel CO₂-reductie als verkeersveiligheid. En voor één keer is nieuwe technologie ook nog leuk om naar te kijken: die aardige oog- en wenkbrouweffecten van LED-verlichting zijn u onderweg zeker al opgevallen... .

Steven Soens
Adviseur Automotive Suppliers en
Technisch Comité

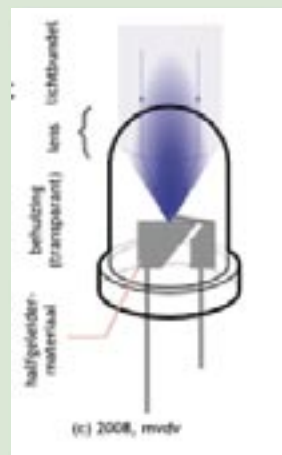
Hoe LEDs werken

Een LED is een lichtgevende diode of Light Emitting Diode: twee stukjes halfgeleider materiaal (Silicium) geven licht af wanneer er stroom doorheen loopt. Bij relatief lage stromen worden behoorlijk wat fotonen of licht uitgezonden. LED's zijn dus zuinig met energie en zijn zo klein dat er sprake is van een puntlichtbron. Het uitgezonden licht wordt in feite gebundeld of gefocust door een lens die deel uitmaakt van de LED zelf: reflectoren en armaturen zijn niet meer nodig.

Levensduur en stabiliteit

De LED is mechanisch erg robuust en kan beter overweg met schokken en trillingen dan lichtbronnen met gloeidraad. De levensduur is dan ook veel groter en haalt makkelijk 20.000 branduren. Voor kritische toepassingen blijkt de intensiteit enigszins af te nemen na 10.000 uren.

Momenteel richten de inspanningen van producenten zich voornamelijk op het verhogen van de lichtopbrengst en het verbeteren van de warmteafvoer.



Milieu

Mede dankzij de LED-technologie is de verplichting van dagrijlichten in een stroomversnelling geraakt.

CNG: een alternatief dat het overwegen waard is

Op 17 februari jongstleden werd in Halle het eerste Belgische CNG-station voor het "grote publiek" geopend. Hoewel dit een belangrijke etappe is om een brandstof populair te maken, blijft CNG veel te sterk miskend door de consument, ondanks een aantal duidelijke voordelen. Tijd voor een overzicht...

Op het ogenblik dat de brandstofprijzen onophoudelijk recordhoogtes halen en nu de consument almaar meer interesse begint te vertonen in voertuigen met alternatieve aandrijving, nam de Colruyt-groep in ons land een niet onbelangrijk initiatief door via dochtermaatschappij DATS24 het eerste CNG-station voor het grote publiek te openen. Net als verscheidene andere zogeheten "groene" technologieën is CNG (wat staat voor Compressed Natural Gaz oftewel samengeperst aardgas) het bevoorrechte alternatief van een aantal, hoofdzakelijk Europese, constructeurs die investeren in de ontwikkeling van milieuvriendelijke voertuigen. In ons land mag CNG immers nog in zijn kinderschoenen staan, op het Europese continent, en dan voornamelijk Italië en Duitsland, heeft deze brandstof al behoorlijk wat klanten weten te overtuigen. Geen wonder dat deze twee landen over het best uitgebouwde CNG-netwerk van het Europese vasteland beschikken.



CNG bijtanken gaat even vlot als diesel of benzine bijvullen.

Wat is CNG?

Zoals de naam het al verradt, is CNG niet meer of minder dan samengeperst aardgas dat wordt bekomen door aardgas te comprimeren tot een druk van 200 bar. Dit gas wordt opgeslagen in cilinder-

vormige gasflessen die in de vloerplaat van de auto geïntegreerd worden. Uiteraard moeten we hier op de duidelijke verschillen wijzen tussen CNG en LPG (Liquified Petroleum Gas), dat een mengeling is van butaan- en propaan- en dat in vloeibare vorm wordt opgeslagen in een voorraadtank.



Het gas wordt opgeslagen in cilindervormige gasflessen die in de vloerplaat van de auto geïntegreerd worden.

"CNG is momenteel de meest schone fossiele brandstof", verduidelijkt Raf Flebus, afdelingshoofd bij DATS24. "Het gaat hier om een realistisch en milieuvriendelijk alternatief voor diesel, benzine of LPG. In vergelijking met een evenwaardige diesel, stoot een auto op CNG 95% minder fijne stofdeeltjes uit, zijn CO₂-uitstoot is 27% lager en de prijs aan de pomp is 20 à 30% goedkoper."

Andere troeven van de CNG-technologie: de verbranding van het gas heeft minder bezinsel tot gevolg dat in benzine- of dieselmotoren kan leiden tot vroegtijdige slijtage. Tegelijkertijd kan je CNG (in tegenstelling tot elektrische voertuigen) even snel tanken als klassieke brandstoffen en worden auto's op CNG toegelaten in ondergrondse parkeergelegenheden omdat CNG in tegenstelling tot LPG lichter is dan lucht en bij een lek dus oplost in de atmosfeer. Of we hieruit moeten besluiten dat CNG de absolute oplossing is? Zeker en vast niet, want iedere technologie heeft zijn specifieke nadelen. Zo is het energierendement van aardgas geringer dan van benzine of diesel. Ter vergelijking, 1 liter diesel is goed voor ongeveer 10 kWh chemische energie terwijl CNG slechts 2,0 kWh per liter haalt. Een ander nadeel van



Milieu

samengeperst aardgas is de meerkost die de aanschaf van een auto op CNG met zich brengt. Die hogere kostprijs is het gevolg van de montage van een speciale tank en van de ontwikkeling van een stevigere voertuigstructuur. De verspreiding op grote schaal van voertuigen op aardgas zal deze meerkost echter enkel in positieve zin beïnvloeden. De meerkost zou in het geval van een Mercedes-Benz E-Klasse E200 NGT bijvoorbeeld 3 600 euro bedragen in vergelijking met een E200 benzine. Het derde nadeel tot slot, is dat CNG-kopers op dit ogenblik nog over onvoldoende tankstations beschikken op ons grondgebied.

Hoeveel in België?

Eind 2010 telde ons land precies 81 voertuigen met aandrijving op aardgas. Dat is een symbolisch aantal in verhouding tot de 5.279.110 voertuigen die ons nationaal autobestand telt, maar dit cijfer kan in de komende maanden en jaren enkel toenemen, onder meer door de oprichting van een heus netwerk van CNG-tankstations.

Op wereldschaal tellen we ruim 10 miljoen voertuigen op CNG, waarvan meer dan 1,7 miljoen in Argentinië alleen. In West-Europa schat men het aantal CNG-voertuigen op ongeveer 1.600.000 stuks, waarvan bijna 580.000 enkel in Italië. Duitsland, Noorwegen, Zweden en Frankrijk beschikken eveneens over een aanzienlijk aandeel CNG-wagens, terwijl deze voertuigen in Oekraïne en Rusland een spectaculaire groeicurve kennen. In België hebben Volkswagen, Fiat, Mercedes-Benz, Opel, Ford en Iveco nu al een gamma van voertuigen op aardgas ter beschikking. Stukje bij beetje worden de krachtlijnen dus uitgezet.



In België hebben Volkswagen, Fiat, Mercedes-Benz, Opel, Ford en Iveco nu al een gamma van voertuigen op aardgas ter beschikking.

Welke toekomst is er voor CNG weggelegd?

"Hoewel CNG momenteel de meest milieuvriendelijke, op energievak de meest efficiënte en de goedkoopste brandstof is, vormt aardgas een tussenstap naar biogas waarop alle CNG-voertuigen nu al kunnen rijden", vervolgt Raf Flebus. "Wij willen tegen 2015 biogas aanbieden in onze DATS24-tankstations. Dit gas zal gedeeltelijk geproduceerd zijn op basis de ontbinding van organisch afval. De impact hiervan op het milieu is dan ook verwaarloosbaar."

Kortom, de technologische revolutie is meer dan ooit op gang gebracht. De diversificatie van onze vraag naar energiebronnen kan enkel een positieve invloed hebben op een geringere afhankelijkheid van de petroleumproducerende landen. Vanuit dit oogpunt verheugt FEBIAC zich op de oprichting van een CNG-netwerk op Belgische bodem, ook al blijft de federatie ervan overtuigd dat deze technologie een van de onmisbare elementen is in de ontwikkeling van een brede waaier aan brandstoffen en aandrijfsystemen voor de autosector, die zal leiden tot zuinigere en meer milieuvriendelijke voertuigen. Op termijn zal een duurzame mobiliteit immers enkel tot stand kunnen komen door een diversificatie van de aandrijfmogelijkheden en brandstoffen die ieder aan specifieke mobiliteitsnoden zullen voldoen. ▶

*Christophe Dubon
Adviseur PR & imago*



Milieu

European Motorshow Brussels: 2012 komt eraan!

Het 89ste Salon voor Lichte Bedrijfsvoertuigen, Vrijtijdsvoertuigen en Moto's dat plaatsvond in Brussels Expo van 15 t/m 23 januari kende een uitzonderlijk succes, met een absoluut bezoekersrecord voor een Salon tijdens een onpaar jaar. Een terugblik op het voorbije evenement en een eerste kennismaking met de editie 2012 met Pierre Hermant, algemeen directeur van het Salon.

Na het jaar 2010 te hebben afgesloten met een recordaantal nieuwe inschrijvingen van personenwagens, gaat FEBIAC in 2011 door op hetzelfde elan. Ons departement Salon realiseerde een echte krachttoer door zomaar eventjes 379.667 bezoekers naar het Salon 2011 te lokken. Een absolute recordopkomst voor wat door sommigen het 'kleine autosalon' wordt genoemd.

"Het leidt geen twijfel dat we een heel succesvol salon achter de rug hebben," verklaart Pierre Hermant met een brede glimlach. "De eindbalans is buitengewoon positief en diverse elementen hebben bijgedragen tot dit succesvolle resultaat. De toenemende interesse heeft vermoedelijk onder meer te maken met een aantal nieuwigheden die dit jaar werden ingevoerd. Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan de tentoonstellingsruimte Dream Cars for Wishes, de inrichting van een gezinsvriendelijke ruimte in paleis 2 en het onderbrengen van de carrosseriebouwers op één plaats. De zelfstandigen werden in 2011 speciaal in de watten gelegd, om maar te zwijgen van onze superaanbiedingen voor gezinnen. Vanaf de eerste voorbereidingen voor het Salon 2011, stond het gezin centraal in al onze plannen."

Het recordaantal inschrijvingen in 2010 maakte al duidelijk dat de Belg gehecht blijft aan zijn auto en belangstelling heeft voor globale mobiliteitskwesities. Alles wees dus in de richting van een succesvol Salon 2011, maar dit resultaat had niemand durven vermoeden...

"We hebben voor deze editie een aantal risico's genomen," aldus nog de directeur-generaal van het Salon. "Met de nieuwigheden in paleis 2 en de Dream Cars-showroom hoopten we op een toename van het aantal bezoekers met 8 tot 10%. De stijging van het bezoekerscijfer met 15% kwam dan ook als een complete verrassing, vooral als men bedenkt dat veel andere salons momenteel moeten vechten voor hun voortbestaan. We hebben tijdens het Salon ook aandacht besteed aan een hele reeks andere aspecten, in het bijzonder de ontvangst van bezoekers in de Astridhall.

Met onze slogan "Drive your dream" wilden we een stukje glamour terugbrengen. Dit was het geval met de Dream Cars-showroom en de mogelijkheid voor elke automobilist, motorrijder en weggebruiker om zijn droom te beleven en waar te maken."



Unaniem bewierookt in de pers en warm onthaald door het publiek; en dus zijn ook de exposanten tevreden met de uiterst geslaagde Saloneditie 2011.

"Het Salon heeft wel degelijk invloed op de verkoopcijfers," verzekert Pierre Hermant. "Eind maart, noteerden we een stijging van het aantal auto-inschrijvingen met bijna 6% in vergelijking met de cijfers van het recordjaar 2010. Hetzelfde geldt voor de tweewielers, met +12%, en de trekkers, waarvan het aantal inschrijvingen steeg met maar liefst 96%! Het Salon is dus een onmisbaar marketingevenement voor de verkoop in België, en het succes ervan heeft een directe invloed op de invoercijfers voor het lopende jaar. Wanneer we vaststellen dat de verkoopcijfers voor dit onpare jaar gelijk zijn aan de cijfers tijdens pare jaren, kunnen we niet anders dan heel tevreden zijn."

Het organisatie-team van het Salon rust echter niet op zijn lauweren en is al volop bezig met het voorbereiden van de editie 2012. Een editie die in het teken zal staan van subtiele veranderingen en een gedeeltelijke terugkeer naar het verleden. Zo zal de persdag plaatsvinden op dinsdag 10 januari en dus, zoals voorheen ook al het geval was, losgekoppeld worden van de avond gereserveerd voor professionals en andere vips op woensdag 11 januari. 2012 krijgt verder opnieuw een gala-avond in vol ornaat. Het grote publiek is welkom

op het Salon van 12 tot 22 januari, terwijl voorlopig drie verlengde avonden (nocturnes) zijn gepland op vrijdag 13, maandag 16 en vrijdag 20 januari. Andere nieuwigheid: aangepaste openingstijden, op uitdrukkelijk verzoek van de exposanten wordt het sluitingsuur verschoven van 20 uur naar 19 uur.

Pierre Hermant en zijn team zitten alweer boordevol ideeën en belichten alvast enkele thema's die tijdens de 90ste European Motorshow Brussels aan bod zullen komen:

"Er zal een ruimte worden voorzien voor accessoirebedrijven die meerwaardeproducten aanbieden zoals verkeersbeheerssystemen, banden, velgen en gespecialiseerde audio-installaties. We willen ook speciale aandacht besteden aan de automobielerverenigingen en de autosport. Er wordt al volop standruimte geboekt en alles wijst erop dat de editie 2012 opnieuw een groot succes zal worden, met een terugkeer naar de vertrouwde ruimten." ▀

*Christophe Dubon
Adviseur PR & imago*

Het Salon 2011 in enkele cijfers

Bezoekersaantallen:

- 379.667 bezoekers (+14,7% ten opzichte van 2009)
- Truck & Transport: 32.878 (+1,1%)
- LBV, Moto: 345.438 (+15,8%)
- Dream Cars for Wishes: 16.608 waarvan 1.351 voor de VIP-avond
- e-tickets: 15.548 (+54,14%)

Premières Auto:

- Wereldpremières: 2
- Europese premières: 5
- Belgische premières: 59
- Concept Cars & Prototypes: 22

Premières Moto:

- Europese premières: 1
- Belgische premières: 46
- Concept vehicles & Prototypes: 3

4x4-piste:

- 30 voertuigen/13 constructeurs: een record!

Paleis 2:

- 11 animatiestands
- Kinderopvang: meer dan 250 kinderen over de 5 openingsdagen
- + 20% verkoop toegangskarten voor kinderen
- Elektrische piste: 17 deelnemende voertuigen – 1.619 proefritten



2011

2012 krijgt opnieuw een gala-avond in vol ornaat.

European Motorshow Brussels 2012: Goed om weten...

Datums:

- Persdag: dinsdag 10 januari
- Gala-avond: dinsdag 10 januari
- Professionele en VIP-dag: woensdag 11 januari
- Toegang voor het publiek van donderdag 12 tot zondag 22 januari

Openingstijden:

- Sluiting om 19.00 uur in plaats van 20.00 uur
- Nocturnes op vrijdag 13, maandag 16 en vrijdag 20 januari

Voorbehouden ruimten:

- Accessoirebedrijven met meerwaardeproducten
- Belangrijke media
- Automobielverenigingen (Touring, VAB, RACB, enz.)
- Kinderopvang
- Animatie & autosport

Gala-avond:

- Bars (Champagne, Water, Smoothies)
- Maximaal 15.000 tot 20.000 genodigden
- Smoking verplicht



2012

Salon