

Europa laat na 2035 de deur open voor nieuwe wagens met hernieuwbare brandstoffen voor de decarbonisatie van het transport

- ☞ De Europese Commissie heeft bepaald¹ dat autofabrikanten na 2035 nieuwe personenwagens met een verbrandingsmotor die met hernieuwbare brandstoffen rijden, zullen mogen blijven verkopen. Europa erkent hiermee dat ook **hernieuwbare brandstoffen concreet kunnen bijdragen aan de decarbonisatie van het transport**.
- ☞ Het is daarom van belang dat Europa een **nieuwe classificatie voor auto's invoert** die uitsluitend op in aanmerking komende hernieuwbare brandstoffen rijden.
- ☞ Om het transport efficiënt, snel en op een sociaal aanvaardbare manier te decarboniseren is een **diverse energiemix** nodig (elektriciteit, waterstof, hernieuwbare brandstoffen) op **technologieneutrale basis**. De politiek moet klimaatdoelstellingen bepalen maar geen specifieke technologieën opleggen of verbieden.
- ☞ Er is bovendien een groeiend bewustzijn om de CO₂-emissies van personenwagens niet meer te meten vanuit de uitlaatpijp maar wel op basis van een **volledige levenscyclusanalyse (LCA)**, d.w.z. van de productie van de wagen/batterij tot de recyclage. Op basis van de huidige elektriciteitsmix en de CO₂-intensiteit van de geproduceerde elektriciteit in ons land, is de **net CO₂-impact (levenscyclusanalyse) van een thermische wagen met een geavanceerde biobrandstof niet hoger dan die van een batterij elektrische wagen. Een zero-emissiewagen bestaat niet !**
- ☞ De zowat 6 miljoen auto's vandaag in ons land zijn de **'vergetenen' van de politiek** omdat ook zij efficiënt en zelfs snel kunnen bijdragen tot het decarboniseren van het transport, met een toenemend gebruik van geavanceerde biobrandstoffen (o.a. HVO²).

Ook thermische wagens kunnen bijdragen tot de decarbonisatie

Autofabrikanten zullen na 2035 nog steeds nieuwe personenwagens met een thermische motor mogen verkopen. Maar deze zullen wel met hernieuwbare biobrandstoffen moeten rijden:

- **Geavanceerde biobrandstoffen**³ gebruiken niet-eetbare planten en delen van voedsel- en voedergewassen (bv. wilg, houtsnippers of stro), vetten (bv. gebruikte frituurolie, dierlijke vetten) of organisch afval. Ze zijn reeds voor een deel geïntegreerd in benzine en diesel.
- **E-fuels** zijn synthetische brandstoffen die geproduceerd worden op basis van groene waterstof, afgevangen CO₂ en hernieuwbare elektriciteit (zon en wind). Ze zijn klimaatneutraal en zullen pas later worden gecommercialiseerd.



Hernieuwbare vloeibare brandstoffen hebben het voordeel dat ze zonder aanpassingen in de huidige motoren kunnen ingezet worden en dat ze gebruik maken van de bestaande distributie-infrastructuur (servicestations). **'Don't change the car, change the fuel'.**

¹ Automotive package (december 2025)

² HVO = Hydrotreated vegetable oil die de CO₂-emissies tot 90% vermindert t.o.v. conventionele diesel

³ Deze biobrandstoffen zijn niet in concurrentie met voedsel en creëren ook geen ontbossing

Alsmaar meer hernieuwbare biobrandstoffen

De elektrificatie van het wagenpark is vandaag vooral duidelijk in het segment salariswagens. In 2025 waren 35% van het aantal nieuwe ingeschreven wagens in ons land elektrische wagens. Hun aandeel in het totale wagenpark schommelt rond de 10%. Het beleid om elektrische wagens te promoten doet ons soms vergeten dat de 90% thermische wagens ook concreet kunnen bijdragen tot de decarbonisatie van het transport. Vandaag bevatten benzine en diesel al gemiddeld 12,2% hernieuwbare biobrandstoffen. De RED III Richtlijn⁴ voorziet tegen 2030 dat tot 29% van de transportbrandstoffen uit hernieuwbare bronnen moeten komen. In 2050 zullen er in België nog meer dan 1 miljoen wagens op de weg zijn met een verbrandingsmotor⁵. Hernieuwbare (bio)brandstoffen kunnen meteen ingezet worden (drop-in' brandstoffen) in het huidige wagenpark om significante CO₂-reducties te realiseren.

Decarbonisatie transport vergt diverse energiemix



De overgang naar een **net zero, betaalbaar en sociaal aanvaardbaar transport** kan enkel slagen als alle energie-oplossingen, zoals elektriciteit, waterstof en hernieuwbare brandstoffen, in de energiemix worden opgenomen. Onze sector draagt bij tot de elektrificatie van het wagenpark door op haar servicestations alsmaar meer (snel)laders aan te bieden. Echter, alle brandstoffen die binnen het kader van de Europese Renewable Energy Directive (RED) vallen, moeten er een plaats kunnen krijgen. Hernieuwbare brandstoffen kunnen tijdens de energietransitie ingezet worden in personen- en bestelwagens om tegen 2050 geleidelijk aan de omslag te maken naar moeilijker te elektrificeren transportsegmenten zoals de luchtvaart (Sustainable Aviation Fuel), het maritiem transport en het lange afstand vrachtwagentransport (met onder meer de geavanceerde biobrandstof HVO).

Enkel levenscyclusanalyse geeft reëel beeld van de CO₂ impact

Meer en meer groeit het besef dat de CO₂ impact van een wagen moeten bekeken worden vanuit een volledige levenscyclusanalyse. Hierbij wordt niet enkel gekeken naar wat uit de uitlaatpijp komt maar naar de totale CO₂-impact van de productie en de recyclage van de wagen (en de batterij), de CO₂-intensiteit van de gebruikte elektriciteit, de productie en het transport van de brandstof, de impact van de verbranding en de gerecycleerde CO₂. *Rekening houdende met de CO₂-intensiteit van de geproduceerde elektriciteit in ons land, is de levenscyclus net CO₂-balans van een thermische wagen met een e-fuel of een geavanceerde biobrandstof niet hoger dan die van een batterij elektrische wagen⁶.*

*Er bestaat niet "één" mirakeloplossing om het transport volledig te decarboniseren. Vanuit een levenscyclus (LCA) benadering **bestaat een 'zero-emissie' wagen niet!** Voertuigen die een hoog aandeel hernieuwbare energie gebruiken, hebben vergelijkbare lage broeikasgasemissies voor alle soorten aandrijvingen, of het nu gaat om verbrandingsmotoren met een geavanceerde biobrandstof HVO of met e-fuels, waterstof of batterij-elektrische voertuigen. Technologie-neutraliteit als fundamenteel beleidsprincipe geeft een kans aan alle hernieuwbare energie-oplossingen om het transport effectief en snel te decarboniseren door niemand aan de kant van de weg te laten. Het is belangrijk om al deze duurzame technologieën als complementair te beschouwen, en niet als concurrerend.*

Voor meer info: info@energiafed.be
X: @energiafed

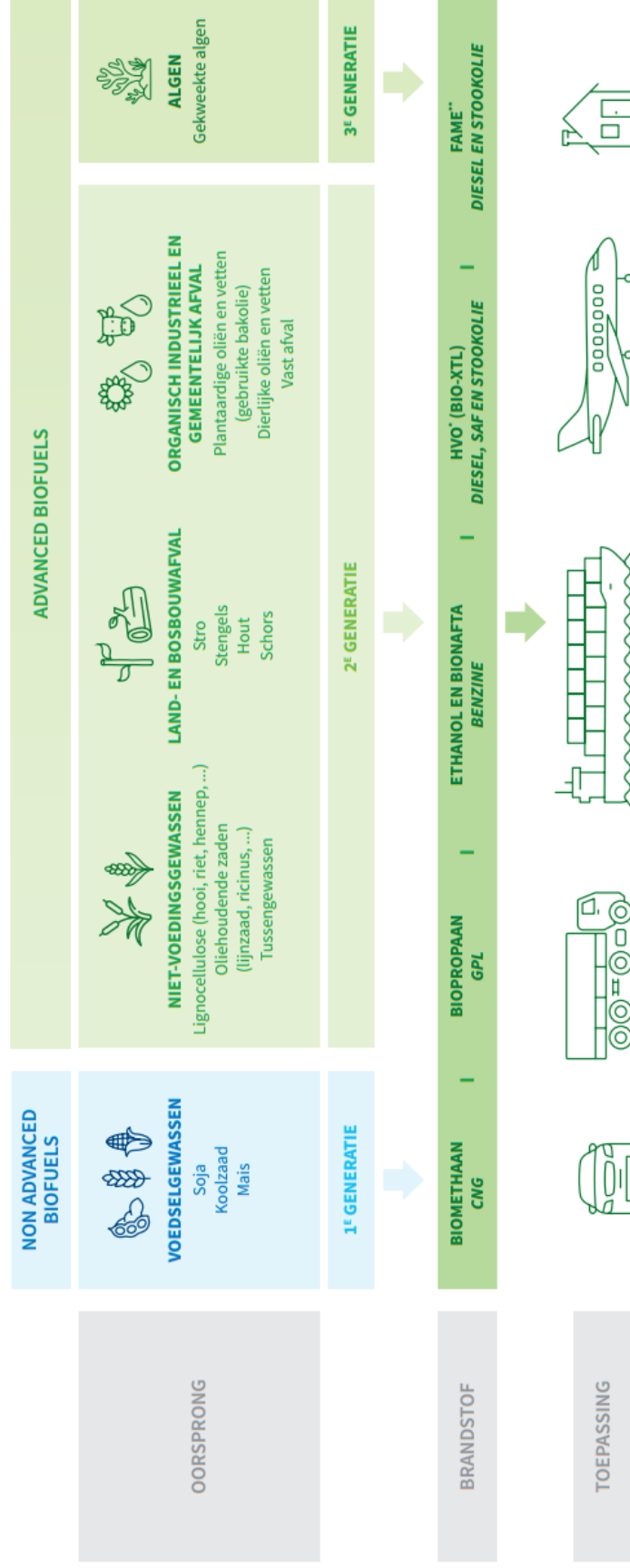
www.energiafed.be
LinkedIn: energiafed

⁴ Renewable Energy Directive

⁵ SIA Partners 'Energy Stations of the Future'

⁶ AECC-IPA, SIA Powertrain 2025

HERNIEUWBARE BIOMASSA VOOR DE PRODUCTIE VAN BRANDSTOFFEN



* HVO: Hydrotreated Vegetable Oil
** FAME: Fatty Acid Methyl Esters

Context: Europese verplichting om minder dan 7 % (dalend) eerste generatie biobrandstoffen te mengen, en om tegen 2030 tot 29 % geavanceerde biobrandstoffen te mengen in brandstoffen voor het vervoer, HVO maakt het mogelijk de CO₂-uitstoot met tot 90 % te verminderen ten opzichte van conventionele diesel, geavanceerde biobrandstoffen zijn klimaatneutraal omdat de gebruikte grondstoffen CO₂ opnemen.