



# Groene toekomst

Gecomprimeerd aardgas of CNG is in België niet zo populair, maar daarin zou wel eens verandering kunnen komen. Want als **meest groene fossiele brandstof** heeft het heel wat troeven.

TEKST **BENJAMIN EVERAERT**

**A**ls je even een blik werpt op een kaart van België waarop de tankstations staan die gecomprimeerd aardgas of CNG verdelen, valt één ding onmiddellijk op: aardgas als brandstof voor auto's – niet te verwarren met lpg (vloeibaar petroleumgas) – is vooral een Vlaamse aangelegenheid. Wallonië hinkt zwaar achterop op dit vlak. De eerste twee Waalse stations (het ene in Doornik, het andere in Nijvel) zouden echter heel binnenkort (in maart) moeten opengaan. Naar verluidt zijn er daarnaast gesprekken aan de gang voor verschillende

andere projecten. Binnenkort zouden dus nieuwe aardgaspompen het daglicht moeten zien.

Specialisten menen dat aardgas een pragmatische oplossing is die het mogelijk maakt om snel te besparen en de ecologische impact van transport te verminderen. “We moeten ervoor zorgen dat aardgas wordt beschouwd als een volwaardige brandstof. Dat is van essentieel belang om aan geloofwaardigheid te winnen”, vindt Cyprien Devillers, schepen van Charleroi, die ook aan het hoofd staat van de raad van bestuur van Waals distributienetbeheer-

der Ores. Of er ook aan subsidies wordt gedacht? “Om een nieuwe pomp op te starten kunnen subsidies welkom zijn. Er is echter al een vorm van steun voor bestaande verdeelstations, en ik geloof dat het businessmodel op zich rendabel genoeg is zonder dat subsidies nodig zijn. De technologie is er en ze is beproefd”, antwoordt Devillers.

## MINDER VERVUILEND

Bij de verbranding van aardgas komt de helft minder koolstofmonoxide (CO) en stikstofoxide (NOx) vrij. De hoeveelheid CO<sub>2</sub> die wordt uitgestoten, ligt 12 procent lager dan bij dieselauto's en 27 procent lager dan bij auto's met een benzinemotor. De uitstoot van fijn stof ligt zelfs 95 procent lager, wat een auto op aardgas bijzonder geschikt maakt voor in de stad. Verschillende specialisten zijn het erover eens: als we echt de uitstoot en de vervuiling door auto's snel

**VERSCHILLENDE SPELERS GARANDEREN DAT GECOMPRIMEERD AARDGAS NIET GEVAARLIJKER IS DAN BENZINE.**

willen terugdringen, is aardgas dé oplossing. Een auto op aardgas kost namelijk ‘maar’ 2.000 à 2.500 euro extra, een peulschil in vergelijking met de meerprijs van een hybridevoertuig of een elektrische auto.

Het zou dus logischer zijn om tien auto's op aardgas te hebben dan één elektrische auto. Vooral omdat de batterijen van die laatste heel wat zeldzame materialen vergen, terwijl een CNG-motor gewoon een lichtjes aangepaste benzinemotor is. Bovendien was aardgas voor de forse prijsdaling van de olie zo'n 40 procent minder duur. “Dat voordeel is op dit ogenblik iets minder groot – zo'n 30 tot 35 procent – maar aangezien veel gascontracten gekoppeld zijn aan de olieprijs, is dat fenomeen maar tijdelijk”, legt Laurent Remy van Fluxys ons uit. Die gasmaatschappij is uiteraard eveneens promotor van CNG.

Verskillende spelers garanderen ons dat gecompriemd aardgas niet gevaarlijker is dan benzine. Het ontvlamt bij een veel hogere temperatuur dan lpg. En wanneer zich een lek voordoet, vervliegt aardgas. Er blijkt inderdaad geen specifiek verbod te zijn om met een auto op aardgas een ondergrondse parkeergarage binnen te rijden; de wetgever vraagt hoogstens dat dit soort voertuigen achteraan een sticker met de letter ‘G’ draagt. Dat wordt ook bevestigd door de uitbaters van ondergrondse parkeergarages, die na enkele studies (onder meer van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) besloten hebben om auto's op aardgas toe te laten. Anderzijds zijn CNG-auto's wel verboden in de Eurotunnel onder het Kanaal, net zoals auto's op lpg.

## THUISVULLEN

CNG is exact hetzelfde gas als het aardgas dat wordt gebruikt in huishoudens. Met het juiste materiaal zou een particulier dan ook zijn auto thuis kunnen volgooien. Daarmee hebben we meteen het andere grote voordeel: CNG hoeft niet te worden vervoerd, het bestaande gasnet volstaat. Aangezien het gas echter niet gecompriemd is in het distributienet, duurt thuis voltanken wel aanzienlijk langer – reken op minstens zes uur. Sommige bedrijven hebben dat goed begrepen en al een privégascompressor ge-



## LNG: VLOEIBARE OPLOSSING

Op een videofragment op de website van transportbedrijf Mattheeuws uit Veurne is het een indrukwekkend komen en gaan van vrachtwagens. Het familiebedrijf, dat 180 trekkers en 300 opleggers heeft, verbruikt zo'n twee miljoen liter brandstof... per week. Niet verrassend dus dat de patriarch van de familie, Eric Mattheeuws, minder dure alternatieven zocht. Voor hem lag vloeibaar aardgas of LNG voor de hand. Het bedrijf bezit 26 vrachtwagens die zowel op diesel als op LNG kunnen rijden. Elke aardgasvrachtwagen levert het bedrijf op dit ogenblik een besparing op van 560 euro per maand in vergelijking met een dieseltrekker. Met de hoge dieselprijzen van een tijdje terug bedroeg het voordeel zelfs meer dan 1.000 euro.

Het probleem is dat die oplossing een bijzondere infrastructuur vergt. Aardgas moet namelijk gekoeld worden tot -162 graden Celcius om het vloeibaar en compact te maken. Vervolgens moet het worden opgeslagen in gekoelde ruimtes. Mattheeuws ging daarvoor een samenwerking aan met Fluxys om een LNG-station te ontwikkelen. In tegenstelling tot gecompriemd aardgas moet het vloeibare LNG per vrachtwagen worden vervoerd. Daarvoor kan Mattheeuws rekenen op Fluxys, in het kader van een in 2008 gelanceerde strategie die erop gericht is LNG op kleine schaal te introduceren. Zo levert Fluxys rechtstreeks aan bepaalde bedrijven, onder meer voedingsproducent Belourthe uit het

Waalse Hamoir, dat vloeibaar gas gebruikt om stoom te produceren.

Voor de constructeurs gaat in elk geval een nieuwe markt open. Iveco, Scania en Volvo Trucks zijn al op de kar gesprongen; andere vrachtwagenbouwers kijken de kat uit de boom. “Het zit in de pijplijn, maar we gaan eerst kijken hoe de markt evolueert”, klomk het op de stand van Renault Trucks op het voorbij salon van Brussel. Iets gelijkaardigs hoorden we bij Volvo Trucks: “We zijn ervan overtuigd dat het een markt is met veel potentieel. We zien dat de interesse voor dit soort voertuigen toeneemt, zowel bij de overheidsdiensten als bij bepaalde transporteurs.” Het is nu alleen nog afwachten of het LNG-distributienet zal uitbreiden. In plaats van twee stations zijn er vijf of zes nodig op strategische plaatsen, aldus Johan Celis van Iveco, die Brucargo, Zeebrugge, Gent, Luik en Aarlen noemt.



FOTO: REBECCA BAES

installeerd op hun industriële site, een investering van naar verluidt zo'n 8.000 à 10.000 euro.

In Vlaanderen is als gevolg van een wettelijke verplichting 99 procent van het grondgebied gedekt door aardgasleidingen, in Wallonië is dat slechts 70 à 75 procent. Terwijl Vlaanderen stilaan een distributienetwerk begint te hebben (26 CNG-pompen en minstens een tiental dat nog op stapel staat), zit ons land nog maar in de beginfase wat betreft het gebruik van aardgas in voertuigen. Wereldwijd rijden al 20 miljoen voertuigen op aardgas. In Europa zijn dat er 2 miljoen, in België slechts 2.000.

Er is dus nog heel wat vooruitgang te boeken, maar dat zou makkelijk kunnen, want de constructeurs kennen deze markt al goed.

Volkswagen bijvoorbeeld claimt alle soorten motoren te kunnen aanbieden. Het Duitse merk gaat er met de Golf trouwens prat op een van de weinige, zo niet de enige auto te hebben die beschikbaar is met vijf soorten motor (benzine, diesel, aardgas, hybride en elektrisch), waarbij alle versies op dezelfde productielijn worden gebouwd. “Aardgas is geen spitstechnologie. Het gaat gewoon om een lichtjes aangepaste benzinemotor”, klinkt het in Wolfsburg. Fiat maakt zich dan weer sterk te kunnen rekenen op het meest uitgebreide gamma auto's op aardgas. In Italië rijden zo'n 750.000 voertuigen op deze brandstof en volgens schattingen van de constructeur zelf droeg 40 procent van de verkochte aardgasmodellen op het voorbij salon van Brussel een Fiat-logo. ■