

FeBuPro News nr. 1

april 2008

FeBuPro promoot LPG-autogas bij Vlaams milieuminister Crevits

Beste lezer,

Het smogalarm van eind februari is intussen afgeblazen, maar er komt nog altijd te veel fijn stof in ons milieu terecht. Daarom wil Vlaams minister van Leefmilieu Crevits roetfilters stimuleren, die geplaatst worden op bestaande dieselauto's. Ze denkt - naar Nederlands voorbeeld - aan een premie van 400 euro.

FeBuPro juicht deze maatregel toe, maar als pleitbezorger van o.m. LPG-autogas wensen wij te benadrukken dat een maatregel ter promotie van deze milieuvriendelijke en alom beschikbare brandstof zeker ook een plaats verdient in de strijd tegen te hoge fijnstofconcentraties.

U leest er meer over in deze nieuwsbrief.

Jean-Luc Verstraeten, voorzitter FeBuPro



In dit nummer

p. 2 Rijden op LPG-autogas = groener, gezonder én economisch haalbaar. Van alle fossiele brandstoffen is LPG-autogas het "groenst": zowel op het vlak van raffinage, distributie als emissies in het verkeer heeft LPG-autogas de sterkste troeven. Dat blijkt uit een studie die een van onze leden in juli 2007 liet uitvoeren.

p. 3 Transport van butaan- en propaanflessen. Opsomming van de belangrijkste technische vereisten in de aangepaste ADR-regelgeving. - Habilitatie propaaninstallateur

p. 4 Interview met Frans Fierens, de man die in geval van te hoge fijnstofconcentraties op de knop van het smogalarm drukt: "Er sterven evenveel mensen door kortetermijnblootstelling aan luchtverontreiniging als in verkeersongevallen".

Wat is FeBuPro?

De vzw FeBuPro, Federatie van Butaan en Propaan, werd opgericht in 1960 en vertegenwoordigt een belangrijk aandeel van de LPG-markt (vloeibaar gemaakt petroleumgas) in België en Luxemburg. Ze groepeerde de distributeurs van vloeibare petroleumgassen van België en van het Groot-Hertogdom Luxemburg, alsook verschillende ondernemingen die zich bezighouden met activiteiten verbonden aan de distributie van LPG-autogas.

FeBuPro richt zich naar

- overheid en pers
- het grote publiek
- milieubewuste mensen
- constructeurs
- installateurs
- vloothouders
- architecten

Werkende Leden



FeBuPro is lid van



© FeBuPro

Verantwoordelijke uitgever:
Walter Kuylen, secretaris-generaal
FeBuPro, O. Maesschalckstraat 8,
1083 Brussel

Contact: Federatie Butaan Propaan - Assesteenweg, 117 - 1740 Ternat

Rijden op LPG-autogas = groener, gezonder én economisch haalbaar

Van alle fossiele brandstoffen is LPG-autogas het "groenst": zowel op het vlak van raffinage, distributie als emissies in het verkeer heeft LPG-autogas de sterkste troeven. Dat blijkt uit een studie die een van onze leden in juli 2007 liet uitvoeren. Dankzij de uiterst lage uitstoot van fijn stof en stikstofoxide (NOx) is LPG-autogas ook om gezondheidsredenen te verkiezen. De lagere medische uitgaven gaan dan weer hand in hand met de dalende installatiekost van LPG-autogas, dat écht wel veilig is.

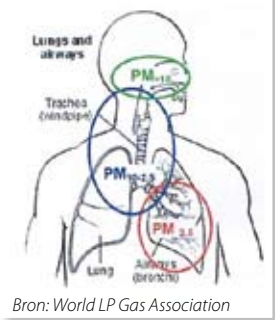
LPG-autogas is de groenste van alle fossiele brandstoffen

Zolang we op fossiele brandstoffen blijven rijden, stoten we CO₂-uit. Uit de studie 'De milieu-impact van LPG-autogas ten opzichte van andere fossiele brandstoffen' blijkt echter dat in het verkeer LPG-autogas per kg de laagste CO₂-uitstoot laat noteren in vergelijking met de andere fossiele brandstoffen. Maar het grootste voordeel van LPG-autogas ligt in het feit dat emissies van andere schadelijke stoffen (NOx, zwaveldioxide (SO₂), vluchtige organische stoffen (VOS) en kooloxide (CO) en fijn stof) veel lager liggen. Zoals blijkt uit tabel 1 is de NOx-uitstoot van LPG-autogas in het verkeer tien keer lager dan van diesel en 40% lager dan van benzines. Daarbovenop is LPG-autogas gasvormig en draagt het niet bij tot de vervuiling van bodem en oppervlaktewater in tegenstelling tot benzine of diesel.

De NOx-uitstoot van LPG-autogas in het verkeer ligt tien keer lager dan van diesel en 40% lager dan van benzines

Fijn stof, de grote boosdoener

Volgens het milieuraapport Vlaanderen (MIRA-T 2004) gingen in 2003 in Vlaanderen maar liefst 25 gezonde levensjaren per 10.000 inwoners verloren als gevolg van luchtvervuiling door fijn stof! Fijn stof is zo schadelijk omdat onze neus, keel en mond niet kunnen verhinderen dat de minuscule deeltjes tot diep in onze longen doordringen (zie figuur). Zoals u kan lezen in het interview met Frans Fierens op p. 4 van deze nieuwsbrief, is vooral fijn stof



dan ook de grote boosdoener bij een smogalarm. Maar ook NOx draagt bij tot ozonsmog in de zomer, dus LPG-autogas heeft een dubbele troef in de strijd tegen te hoge ozonconcentraties.

Waarom rijden we in België dan nog steeds massaal op diesel?

Omdat diesel bij ons nog steeds goedkoper is dan benzine. Samen met Nederland heeft ons land het grootste prijsverschil tussen benzine 95 en diesel in Europa; overigens zijn er meer Europese landen (16) waar diesel duurder is dan benzine (14). Aan de pomp blijft LPG-autogas niettemin de goedkoopste brandstof; het prijsverschil tussen diesel en LPG-autogas is alleen in Groot-Brittannië en Ierland nog groter dan bij ons.

Veilig

Ook mag de veiligheid van LPG-autogas best wel onderstreept worden, zoals blijkt uit Duitse studie 'Feuertaufe' (www.adac.de/autogas-crashtest). Dankzij de recente technische ontwikkelingen is rijden op LPG-autogas zeer veilig: vervormbare tanks van dik staal, veiligheidskleppen, een automatische vulstop bij 80% van het tankvolume en een elektroventiel dat de toevoer afsluit als de motor stilvalt.



Aan de pomp blijft LPG-autogas niettemin de goedkoopste brandstof

Meer info

De studie 'De milieu-impact van LPG-autogas ten opzichte van andere fossiele brandstoffen' die Myriam Moeyersons uitvoerde in opdracht van Eurogas kan u downloaden op volgend adres: www.euro-gas.be/Studie.pdf

Tabel 1: Emissies bij de verbranding van brandstoffen (in g/km)

Uitstoot aan uitlaatpijp (g/km)	LPG-autogas	Diesel	Benzine
Fijn stof (PM)	< 0,001	0,040	0,001
Stikstofoxide (NOx)	0,04	0,40	0,06
Koolwaterstoffen (HC)	0,05	0,06	0,08
Koolstofdioxide (CO ₂)	170	170	190
Koolstofoxide (CO)	0,3	0,5	0,6

Bron: TNO (www.tno.nl)

Transport van butaan- en propaanflessen

Welke technische vereisten legt de aangepaste ADR-wetgeving op?

Op 1 januari 2007 trad de aangepaste ADR-wetgeving (editie 2007) voor het transport van butaan- en propaanflessen in werking. Wat zijn dit de technische vereisten waaraan voertuigen die butaan- en propaanflessen vervoeren moeten beantwoorden?

Oranje schilden

- het voertuig moet aan de voor- en achterzijde voorzien zijn van een oranje schild, zonder cijfers, omringd met een zwarte rand. *Referentie ADR.*

Etikettering

- om problemen te voorkomen bij ontbrekende flesetiketten mag men het etiket 2.1 op de beide zijkanten en de achterkant van het voertuig aanbrengen. In de nabijheid van het etiket wordt UN1965 aangebracht. Afmeting etiket moet minimaal 25 x 25 cm zijn. *Referentie ADR 5.3.1.7.* Dit is alleen van toepassing bij nationaal transport indien er enkel propaan en butaan flessen vervoerd worden.

Diverse uitrustingen, referentie ADR 8.1.5

- twee waarschuwingstekens die uit zich zelf rechtop kunnen staan, bv. reflecterende kegels of driehoeken of goed functionerende oranje knipperlichten die niet verbonden zijn met de elektrische installatie van het voertuig
- de nodige uitrusting om de algemene maatregelen te treffen die aangeduid zijn op de Veiligheidskaarten (gevaarkaart, tremcards)
- een fluorescerend vest voor elk bemanningslid
- een explosievrije zaklamp voor elk bemanningslid
- één wielblok per voertuig (denk aan de oplegger of de aanhangwagen), aangepast aan de diameter van de wielen

Stuwning van de lading, referentie ADR 7.5.11, CV10

- de verschillende elementen van de lading moeten degelijk vastgemaakt worden op het voertuig en vastgezet worden om verschuivingen of omkantelen te vermijden



- in geval van onvolledige palletten moeten ook de flessen worden vastgemaakt
- in geen geval mogen de flessen de voorgeschreven ladingsgedeeltes overschrijden

Bescherming tegen afschuiven, referentie ADR 7.5.7

- de voertuigen moeten uitgerust worden met voor-, zij- en achterwanden om afschuiven van de lading te vermijden

Ventilatie, referentie ADR 7.5.11, Regel CV36

- adequate ventilatie is vereist

Blusapparaten, referentie ADR 8.1.4

Cabine:

- 3 kg blusser type ABC

Laadruimte:

- 9 kg blusser type ABC
- etiket Benor V (zilverkleurig)
- etiket met geldigheidsdatum moet aanwezig zijn op de blusser (niet overschreden)
- blusser moet zijn voorzien van verzegeling
- blusser moet in goede staat zijn
- blusser moet gemakkelijk toegankelijk zijn (binnen 10 seconden af te nemen)

Meer info

Een volledig overzicht van de gewijzigde ADR-wetgeving vindt u op www.febupro.be.

Habilitatie propaaninstallateur

De norm D51-006, gepubliceerd in februari 2005, diende als basis voor de opleiding van installateurs die zich vrijwillig wilden laten habiliteren.

De dossiers van de installateurs die de cursus met succes volgden en in 2007 een aanvraag voor een

habilitatiegetuigschrift indienden, worden momenteel verder onderzocht.

De definitieve lijst van gehabiteerde installateurs wordt binnenkort bekendgemaakt. Meer informatie hierover mag u in onze volgende nieuwsbrief verwachten.

Contact: Federatie Butaan Propaan - Assesteenweg, 117 - 1740 Ternat

Over smog en fijn stof

“Er sterven evenveel mensen door kortetermijnblootstelling aan luchtverontreiniging als in verkeersongevallen”

Naar aanleiding van de recente smogalarmen kondigde Vlaams Minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, Hilde Crevits, een ecologiepremie aan voor de plaatsing van roetfilters. Een goede maatregel, vindt FEBUPRO, maar waarvan de gevolgen slechts op lange termijn zichtbaar zullen zijn. Op korte termijn zouden inspanningen moeten gaan naar de promotie van LPG-autogas – milieuvriendelijk en overall aanwezig. Over smog en de huidige antismogmaatregel in de vorm van een snelheidsbeperking van 90 km/u op autosnelwegen had FEBUPRO een gesprek met Frans Fierens, alias “mr. Smog”.

Frans Fierens verwerft via de media bekendheid als de persoon die op de knop duwt in geval van een smogalarm. Als wetenschappelijk medewerker bij de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (IRCEL) beheert Fierens de intergewestelijke databank ‘lucht’, volgt hij eventuele smogepisodes op en rapporteert hij o.m. aan de Europese Commissie en de VN.



Frans Fierens

FEBUPRO: Wat is smog precies?

Fierens: Smog is een woord ontstaan in het Londen van de jaren 50 als samentrekking van ‘smoke’ (rook) en ‘fog’ (mist). Een smogepisode kun je eenvoudig definiëren als een periode met verhoogde luchtverontreiniging. Zomersmog wordt veroorzaakt door te hoge ozonconcentraties en (eventueel) fijn stof; de belangrijkste component van wintersmog was tot het einde van de jaren 80 zwaveldioxide (SO₂), maar is nu fijn stof. Fijn stof is een container van componenten, waarvan de dieselroetdeeltjes het gevaarlijkst zijn.

FEBUPRO: Hoe bepalen jullie de luchtkwaliteit eigenlijk?

Fierens: Via computermodellen kunnen we vrij accuraat voorspellen hoe de luchtkwaliteit op een bepaald moment zal zijn. Op basis van emissiegegevens, voorspelde meteorologische parameters en landgebruiksdata simuleren de modellen de ingewikkelde fysico-chemische processen in de atmosfeer. Voor verschillende pollutanten werden Europese grens-, informatie- en alarmpiepunten gedefinieerd. In Vlaanderen wordt het smogalarm afgekondigd indien voorspeld wordt dat gedurende twee opeenvolgende dagen het daggemiddelde van de concentratie fijn stof meer dan 70 µg/m³ bedraagt. Ter vergelijking: in Nederland houdt men rekening met een daggemiddelde van 200 µg/m³.



© Luc Brjjs

FEBUPRO: Wat zijn de gevaren van fijn stof voor de gezondheid?

Fierens: Op korte termijn zorgen verhoogde concentraties fijn stof voor vervroegde sterfte door hart- en longziekten en meer ziekenhuisopnames (door bv. astma). Op lange termijn daalt de levensverwachting in België door de (levenslange) blootstelling aan de huidige concentraties fijn stof met ongeveer één jaar.

FEBUPRO: Wat vindt u van de huidige maatregel om op autosnelwegen de maximumsnelheid terug te brengen tot 90 km/u en zo de hoeveelheid fijn stof in de atmosfeer te beperken?

Fierens: Het fijn stof uitgestoten door dieselmotoren behoort tot de fractie die voor de gezondheid het gevaarlijkst is: kleine stofdeeltjes dringen door tot de bloedbaan, met verstoppingen tot gevolg, die aanleiding kunnen geven tot een hartaanval. De impact op korte termijn is 1000 vervroegde sterftes per jaar (Milieurapport Vlaanderen, Achtergronddocument, 2007). Op lange termijn vermindert de levensduurverwachting met één jaar (EEA Report, nr. 4, 2007).

De maatregel zorgt ervoor dat een dieselwagen 25 tot 30% minder fijn stof uitstoot. De lagere concentratie fijn stof blijft wel beperkt tot een strook van ongeveer 250 meter langs de snelweg. Voor mensen die langs de snelweg wonen of werken is die maatregel dus wel belangrijk. Globaal beschouwd, en dit als antwoord op de smogsceptici, geeft de smogmaatregel toch ook soelaas, in de hoop dat zeer snel structurele maatregelen worden uitgewerkt.

Interview afgenomen door Marc Longin, Voorzitter Commissie Autogas FeBuPro, en Walter Kuylen, Secretaris-generaal FebuPro

Meer info

www.irceline.be
www.ecologiepremie.be
www.milieurapport.be