

Eén op vier diesels is verkeerde koop

HLN update De Belgische automobilist kiest te snel voor een dieselwagen. De overheid verengt het milieuprobleem bovendien tot het terugdringen van de CO2-uitstoot, terwijl andere zeer schadelijke emissies (NOx en fijn stof) te weinig aandacht krijgen. Dat meldt mobiliteitsclub VAB, die op de World Health Day meer aandacht vraagt voor het thema verkeer en milieu.

Ongezonde evolutie

Het is volgens de mobiliteitsclub een zeer ongezonde evolutie dat het Belgische wagenpark "verdieselt". Van de nieuw aangekochte wagens in België zijn acht op tien diesels. In Nederland zijn dat er drie op tien en in Duitsland vijf op tien. VAB benadrukt dat 20 tot 25 procent van de huidige dieselrijders in België een verkeerde keuze maakte.

10.000 kilometer per jaar

Mensen die minder dan 10.000 kilometer per jaar rijden kunnen volgens de mobiliteitsclub de hogere aanschafprijs en onderhoudskost van een dieselwagen immers niet terugverdienen op basis van het prijsvoordeel aan de pomp. Bovendien stijgt de onderhoudskost voor dieselwagens bij mensen die te korte trajecten rijden (minder dan tien kilometer), omdat de motor niet op bedrijfstemperatuur komt en er dus meer slijtage optreedt.

Gezondheid

"Wie niet regelmatig meer dan 25 kilometer op de snelweg rijdt, doet er best aan geen diesel te kopen", luidt het. De negatieve impact op de gezondheid is ook groot, omdat dieselrijders die weinig kilometers doen vaak in een stedelijke omgeving rijden, waar de uitstoot van roet en stikstofoxides toeneemt en zeer schadelijk is voor de mensen die er vertoeven.

Contraproductief beleid

De federale overheid voert volgens VAB een contraproductief beleid met de subsidie van wagens met een lage CO2-uitstoot. "Dat beleid zet aan tot de aankoop van een dieselwagen (zonder roetfilter), terwijl de uitstoot van een dieselmotor schadelijker is dan de emissies van een benzinewagen. NOx en fijn stof veroorzaken hart- en vaatziekten en zorgen op lange termijn voor een inkorting van de levensduur met ongeveer een jaar."

Roetfilter

"De overheid focust zich op de vermindering van de CO2-uitstoot (die bij dieselwagens lager is dan bij benzinewagens), maar ziet daardoor een belangrijk gezondheidsprobleem over het hoofd", klinkt het nog. VAB becijferde dat slechts 1 op 7 dieselwagens die in 2007 een CO2-bonus kregen, geleverd werd met een roetfilter. "Hoewel de technologie bestaat lukt het onvoldoende om de aankoop van nieuwe dieselwagens met roetfilter te stimuleren".

Autorijden betaalbaar houden

VAB beklemtoont wel dat de Vlaamse overheid een sociaal beleid moet voeren en autorijden betaalbaar moet houden. Het verhogen van de jaarlijkse verkeersbelasting is voor de mobiliteitsclub geen optie, omdat dat geen gedragsverandering realiseert (iemand met een oudere vervuilende wagen gaat niet onmiddellijk een nieuwe aanschaffen) en de gebruiker geen keuze laat (de "foute" aankoop is reeds gebeurd). "Het zou hypocriet zijn van een overheid die eerst stimuleert tot de aankoop van dieselwagens, om die nadien extra te gaan belasten omdat ze te veel fijn stof en NOx uitstoten".

Acht stellingen

Voorstellen van enkele specialisten gepolst door VAB resulteerden in acht stellingen, met name komen tot een vermindering van het aandeel dieselwagens, een afschaffing van de huidige CO2-korting voor wagens zonder roetfilter, een verplichting voor alle nieuwe dieselwagens om uitgerust te zijn met een roetfilter, een subsidie voor roetfilters op bestaande dieselwagens enkel als de werking ervan gegarandeerd is, het belonen van wie een milieuvriendelijke wagen koopt, het milieugericht maken van de autofiscaliteit, het aanpassen van de benzineprijs en het zuinig leren rijden aan nieuwe chauffeurs.

VAB vraagt automobilisten [hier](#) hun mening over de problematiek en de voorstellen van enkele specialisten te geven. (belga/tdb)