

Europa doet diesel in de ban

VERVUILING Belofte van minder uitstoot is nooit waargemaakt

FOLAZBY NICOLAI

Het aandeel 'diesel' in de Europese vloot loopt al weer enkele jaren terug. Europa heeft de strijd tegen deze, ooit warm omschreven, brandstof aangeboden.

Europa heeft de afgelopen twintig jaar de diesel afgesloten met flitsen. Nu is het tijd geworden om ook van de laatste te vertrekken, onder het noemen van de goedheid Sarah Ahmad.

In dat licht kunnen we misschien de opkomst en ondergang van diesel als motorbrandstof het beste zien. Europa is de strijd aangegaan met diesel. Dat heeft achter ons te maken met het schandaal met sporeelofzwavel, waarvoor in de eerste plaats Volkswagen het toevluchtsoord heeft aangetrokken. Ook met de donkere rookwolk waarin Parijs, met de meeste Duitse stad, gefuld gaat als massaal 'dieselauto's er een parkeren-plek zoeken.

Het Franse werkschappelijke instaanst heeft, dat marktopgevoel levert aan de autoindustrie, heeft een grafiek opgesteld van het verloop van de 'dieselexploosie' die zich in de laatste decennia van de vorige eeuw voerde in een wereld. In 1994 bedroeg het aandeel 'dieselauto's' nog geen kwart van het totale aantal voertuigen dat zich over Europese wegen voorbeweeg. In 2007 was het aandeel 'dieselauto's' in de vloot van nieuwe voertuigen gegroeid tot 23%. In de jaren zeventig had geleidelijk afgenomen, naar ongeveer 20%.



We moeten ons voorbereiden op het post-dieseltijdperk.

Schone belofte

Die daling zal doorlopen, wanneer Europa, dat zich in 2000 heeft verbonden, meer diesel op de markt, onder deze brandstof, of wordt er bij de verbranding minder CO₂ door uitgestoten, is de praktijk daar een veel grotere uitkomst van andere schadelijke stoffen voor in de plaats brengt. In de praktijk, en moet niet nadruk worden gezegd, is theoretisch kan die extra uitkomst van bijvoorbeeld schadelijke groenstoffen worden tegengestaan, maar veel die schadelijke die op onze wegen rijden, hebben niet een die schone belofte.

Wie meent dat in de vorige eeuw veel op diesel werd gereden, is althuis. Met diesel werd je minder puin en de nieuwe leverde slachtere prestaties dan benzine. In de NEC van 13 maart vorig jaar werd een aantal overheden afgeleid van de historie van diesel als laagwaardiger

gevoel varen van benzine en van de plattelande base in de vloot van 'dieselauto's'. Dat diesel goedkoper was, was van meet af aan toe te schrijven aan de lagere belastingen die op deze brandstof en op extra aangeboden auto's rustten, omdat ze geacht werden vooral in gebruik te zijn als hoofdvoertuig. Op 'suez' benzineauto's kon dat wel wat meer belasting worden geheven. In de ja-

ren vorig gingen grote fabrieksmatige als Peugeot, Mercedes en Volkswagen zich, door de flinke voordeel aanspocht, toch meer toelagen op de productie van 'dieselauto's' op wat grotere schaal. In die jaren overtuiging en jacht, voor Frankrijk geleidelijk overtuiging op Frankrijk, omstand is in dit land een groei merkend van diesel, die nu immers steeds minder in omvangrijke



stroom van schadelijke componenten die benzinevragen. Inrens schied de afzet van nieuwe dieselvoertuigen in Europa ontbreekt. In Frankrijk bijvoorbeeld had diesel in 1994 al een aandeel van 25%. In de totale exportatie, opgericht tot 20% in 2007 en op een niveau van 20% tot 20%. In Duitsland was het aandeel diesel in 2004 nog maar 10%, maar dat was in 2007 al gegroeid tot 20%. Het aandeel in Nederland moet beperkt, ook kwam ook door een verhoging van de dieselbelasting, waardoor in die tijd maar 10% van het nieuwe Nederlandse wagenpark uit diesel bestond.

De administratieve belasting, in 2011 de afzet van CO₂ door 'dieselauto's' toenamen tien jaar te verminderen tot 100 gram per kilometer, waarmee ook worden voldaan aan de milieudoelen van 'diesel'. Dit wil ook daarmee gas CO₂ uitstoot zeker te schelen worden als benzine. In het werd gezegd om grotere fiscale voorwaarden voor diesel, wat de verkoop alleen maar meer

Opmerking

In de jaren tachtig kwam er ook een grote verbetering van de prestaties van diesel door de introductie, door Volkswagen, van de TDI-motor, die diesel rechtstreeks inspuit in de verbrandingskamer. Daarauto's werden er uitgeleverd in prijs per km. De combinatie van deze factoren leidde tot een wijzige verhouding van het rijden op diesel. Dat werd nog versterkt door de eerste Europese uitsoortnormen, die 'dieselauto's' een grotere uit-

Weren

En nu kwam het dat in 2000 driekwart van het Franse wagenpark uit diesel bestond. Maar dat aandeel nam inmiddels terug onder druk. In de Franse autoindustrie moet ze de toe al hangen. De Pe-

rijsse burgers weten, Anne Hidalgo, wil oude diesel uit haar stad weren, onder de milieuprotesten van die voertuigen veel slachter zijn dan die van benzinevragen. Terwijl van de betoche om de CO₂-uitstoot van diesel sterk te verminderen nog niet zo heel veel aandacht is gekomen, is nu vooral de kritiek van schadelijke de grote vraag. Die heeft direct met de gezondheid gerelateerde gevolgen, zoals astma en longkanker.

Ook de Franse, infrastructuur, de geluiden Rijk, heeft diesel die ontbreekt verklaard. Ze maakte eind vorig jaar bekend op termijn tot een totaal verbod op 'dieselauto's' te komen, met als einddoel Parijs per eind twee miljoen voertuigen per km. Dit ten, 'We moeten ons voorbereiden op het post-dieseltijdperk, ondanks de tegenstand', vindt Rijk. Ze wil de verkoop van 'dieselauto's' niet 'van de ene dag op de andere' verbieden, maar raakt naar landgevoelen moet wel aan gaan nieuwe diesel meer te kopen, omdat de flinke voordelen geleidelijk zullen verdwijnen.

Als stimulans om de oude diesel in te ruilen voor een modernere elektrische auto heeft de Franse staat nu een bonus uit van twintigduizend euro. Van de bonus op een elektrische auto - hangt in de stad van Hidalgo - dan wordt dit soort Europese markt. In 2000, waarop het eerste bouw, in het aandeel diesel in de Franse vloot, met acht op de tien, op 44%, ongeveer het Europese gemiddelde.

werd vermeld. De autoindustrie in Frankrijk, geleidelijk ging in handen van de staat - zoals Peugeot - kreeg zelfs expliciet opdracht vooral 'dieselvoertuigen' te maken.

Opmerking

In de jaren tachtig kwam er ook een grote verbetering van de prestaties van diesel door de introductie, door Volkswagen, van de TDI-motor, die diesel rechtstreeks inspuit in de verbrandingskamer. Daarauto's werden er uitgeleverd in prijs per km. De combinatie van deze factoren leidde tot een wijzige verhouding van het rijden op diesel. Dat werd nog versterkt door de eerste Europese uitsoortnormen, die 'dieselauto's' een grotere uit-