

'Groene' autobelasting slecht voor luchtkwaliteit

BBL - Beleidsbabbel [babbel@bblv.be]

Verzonden: donderdag 19 januari 2012 13:45

Aan: BBL - Beleidsbabbel [babbel@bblv.be]

Kan je deze nieuwsbrief niet lezen? [Klik hier](#).

beleidsb@BBEL



Bond Beter Leefmilieu
KOEP EL VAN MILIEUVERENIGINGEN Vlaanderen

Nr. 269 - 'Groene' autobelasting slecht voor luchtkwaliteit

• [Suggesties voor nieuwe artikels of reacties welkom op babbel@bblv.be](#).

Belasting op in verkeerstelling

- [Aanpassing belasting auto's noodzakelijk om luchtkwaliteit te verbeteren](#)
- [Nieuwe dieselauto's vervuilen drie keer meer dan de norm](#)

Actueel

- [Eerste overschrijdingen fijn stof zijn een feit](#)
- [Verbied te vervuilende wagens](#)
- [Tweede kerncentrale in Borssele? Nee bedankt!](#)
- [Provincie Limburg weigert nieuwe milieuvergunning TorrCoal](#)
- [13.000 bezwaarschriften tegen verbrandingsoven Kampenhout](#)

~ Belasting op in verkeerstelling ~

Aanpassing belasting auto's noodzakelijk om luchtkwaliteit te verbeteren

Op vraag van het Vlaams Parlement werd de inwerkingtreding van de vernieuwde Belasting op In Verkeerstelling (BIV) uitgesteld, omdat er over grenzen van parlementaire meerderheid en oppositie de mening werd gedeeld dat het ontwerp van Decreet zoals beslist door de Vlaamse regering onvoldoende aanstuurt op vergroening en dus voor verbetering vatbaar is.

Op woensdag 18 januari 2012 vond er in het Vlaams Parlement een bewogen hoorzitting plaats, waar Bond Beter Leefmilieu haar visie kon presenteren, naast Febiac en VAB. BBL opteerde ervoor om één verbeterpunt aan te stippen waardoor de vernieuwde BIV in één slag milieuvriendelijke wagens een stuk aantrekkelijker kan maken.

Nu is het zo dat de formule voor de berekening van de BIV bij wagens met een hoog verbruik vooral stuurt op basis van CO2 en bij wagens met een laag of gemiddeld verbruik geen duidelijke sturing geeft. Als er al een signaal van uitgaat dan is het in het voordeel van dieselwagens. Moderne dieselwagens presteren nochtans zeer slecht op de uitstoot van verschillende vervuilende stoffen.

Om die reden stelde BBL voor om een correctie door te voeren in de formule zodat er beter rekening wordt gehouden met de hoge uitstoot van stikstofoxiden (NOX) door nieuwe dieselwagens. Deze correctie zou de verschuldigde BIV voor nieuwe dieselwagens minstens 500 euro hoger maken dan voor milieuvriendelijkere alternatieven zoals benzine, elektrische

of hybride wagens. Op die manier krijgt een persoon die een nieuwe wagen wil aankopen een duidelijk signaal dat hij best kiest voor een wagen die de luchtverontreiniging in de steden en langs drukke wegen niet nog erger maakt. Omgekeerd zouden door deze aanpassing meer milieuvriendelijke wagens een lager BIV verschuldigd zijn dan in het voorstel dat op tafel ligt. Vooral zuinige elektrische, hybride en benzinewagens zouden zo relatief goedkoper worden.

Meer algemeen gelooft BBL dat een vergroening van de autofiscaliteit moet vertrekken van meer omvattende maatstaven dan de euronormen, zoals de ecoscore of een levenscyclus analyse. Zulke maatstaven brengen de vervuiling bij de productie van de wagen en de brandstof, het gebruik en de sloop in rekening. Om de welvaartsverliezen door vervuiling tegen te gaan, moet ernaar gestreefd worden om alle externe kosten te internaliseren. Wij pleiten ervoor dat die oefening nu zou gebeuren bij het uitwerken van andere fiscale instrumenten in aanvulling op de vernieuwde BIV, die het gebruik van wagens sturen.

Zo is BBL te vinden voor een verhoging van de accijnzen op diesel en voor een (variabele) kilometerheffing. Via een slimme kilometerheffing kan je automobilisten stimuleren de auto enkel te gebruiken als dat echt nodig is. Ten slotte moet er gewaakt worden over de sociale rechtvaardigheid van de vergroening van de verkeersfiscaliteit, en gezorgd worden dat een aantal mogelijke negatieve sociale neveneffecten van de vernieuwde BIV wordt opvangen of gecompenseerd, bijvoorbeeld door een link te behouden tussen het verschuldigd bedrag en de kostprijs of het vermogen van de wagen, of door verschuivingen in de fiscale lasten.

[Mathias Bienstman](#)

[naar
boven](#)

~ Belasting op in verkeerstelling ~

Nieuwe dieselauto's vervuilen drie keer meer dan de norm

Splinternieuwe dieselwagens stoten in werkelijkheid drie maal meer stikstofoxiden (NOX) uit dan toegelaten volgens de euronormen. "De huidige Europese testcyclus faalt, want die geeft aan dat de nieuwe diesellovertuigen voldoen aan de euronormen. Als je dieselwagens een realistisch parcours laat afleggen blijken ze een stuk slechter voor de luchtkwaliteit dan benzinewagens," zegt Mathias Bienstman van Bond Beter Leefmilieu. "De federale en Vlaamse overheid moet daarom dringend dieselwagens minder aantrekkelijk maken. Zo verbeteren we de luchtkwaliteit en vermijden we een Europese boete waarvoor de Vlaamse belastingbetaler opdraait."

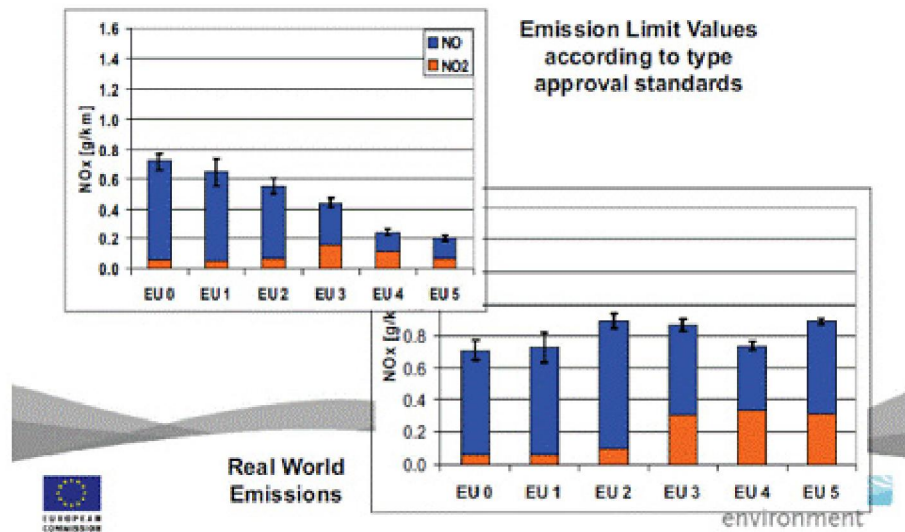
In Vlaanderen halen we door de vele diesellovertuigen de Europese normen voor de bescherming van de gezondheid voor NOX niet. We riskeren een veroordeling door Europa. "Het te veel aan dieselwagens in ons wagenpark is niet alleen dramatisch voor de luchtkwaliteit in Vlaanderen, ze riskeert ons een ook gepeperde rekening op te leveren. Europa houdt Vlaanderen in het vizier omwille van de hoge emissies voor stikstofoxiden," vertelt expert Mathias Bienstman.

Euro 5 dieselwagens overschrijden NOX norm drie keer

Dieselwagens die momenteel op de markt komen, moeten voldoen aan de strenge Euro 5 normen voor emissies. De huidige testcyclus (NEDC), die nagaat of wagens beantwoorden

aan de euronorm, faalt. Meer en meer recent wetenschappelijk onderzoek, onder andere van experts van de Europese Commissie, toont aan dat nieuwe dieselwagens in reële rijomstandigheden maar liefst drie keer meer vervuilende stoffen uitstoten dan de norm voorschrijft. Dat in tegenstelling tot benzinewagens die wel aan de norm beantwoorden.

Illustratie 1: normuitstoot (links) en reële NOX uitstoot van dieselwagens (rechts) Bron: Hausberger



Povere luchtkwaliteit door meer dieselwagens

In tegenstelling tot een breed gedeelde misvatting zijn het dus niet enkel oude dieselwagens of dieselwagens zonder roetfilter die veel vervuilen. Nee, moderne euro 5 dieselwagens met roetfilter hebben een NOX uitstoot die meer dan 10 maal hoger ligt dan die van gelijkaardige benzine wagens. NOX is toxisch en vormt mee ozon en fijn stof.

[▶ lees het volledige persbericht](#)

[naar
boven](#)

~ Actueel ~

Eerste overschrijdingen fijn stof zijn een feit

Het nieuwe jaar is nog maar net goed en wel begonnen, of het is al zover. Vorige zondag werd de dagnorm norm voor fijn stof al op vijf meetplaatsen overschreden. Maandag en dinsdag bleef de situatie ongunstig en werden naast te veel fijn stof ook zeer hoge stikstofconcentraties gemeten. Volgens Europese richtlijnen mag die dagnorm uit gezondheidsoverwegingen ten hoogste 35 dagen per jaar doorbroken worden. Slecht begonnen is half verloren?

[Erik Grietens](#)

[naar
boven](#)

~ Actueel ~

Verbied te vervuilende wagens

In de economische rubriek van De Standaard trok Stef Proost, transporteconoom van de KULeuven, op zaterdag 14 januari van leer tegen de ecopremie en tegen zuinige wagens.

Dat er betere alternatieven zijn voor de ecopremie trekken we niet in twijfel. Maar zijn pleidooi voor een verbod op zuinige wagens vertrekt van een eenzijdige kosten-batenanalyse en raakt kant nog wal.

CO₂-reductie in de transportsector is onbelangrijk, aldus Proost, zolang de totale CO₂-uitstoot wereldwijd maar afneemt. Dat klinkt logisch. Probleem is dat er geen enkel geloofwaardig scenario bestaat om de wereldwijde CO₂-uitstoot voldoende te reduceren (-80 tot 95% tegen 2050) zonder een aanzienlijke vermindering in de transportsector. Sterker, om haar doelstellingen te halen wil de Europese Commissie de CO₂-uitstoot door vervoer met 70% naar beneden tegen 2050. Daarom worden producenten verplicht om wagens zuiniger te maken: nieuw verkochte wagens mogen in 2015 aan de uitlaat nog slechts gemiddeld 130g CO₂ per km uitstoten en in 2020 95g/km. Een verbod op *brandstofverslindende* wagens is dan wellicht een constructiever idee.

 [lees het volledige artikel](#)

[naar
boven](#)

~ Actueel ~

Tweede kerncentrale in Borssele? Nee bedankt!

Vorige week diende Bond Beter Leefmilieu samen met Natuurpunt, Greenpeace, WWF en het Gents Milieufront een bezwaarschrift in tegen de bouw van een tweede kerncentrale in het Nederlandse Borssele, vlak bij de Belgische grens. De bouw van deze centrale is de laatste maanden stof van veel discussie in Nederland.

Onlangs werd duidelijk dat het Nederlandse energiebedrijf Delta de aanvraag voor een vergunning voor het bouwen van een tweede kerncentrale in Borssele met een half jaar uitstelt. De reden voor het uitstel is onzekerheid over de financiering van de tweede kerncentrale. Delta wilde haar aandeelhouders, waaronder de provincie Zeeland die de helft van de aandelen heeft, eind vorig jaar vragen om ongeveer 100 miljoen euro te mogen investeren om de vergunning aan te vragen. Maar de aandeelhouders houden de vinger op de knip omdat ze het project te risicovol vinden. Een van de belangrijkste redenen voor twijfel onder de aandeelhouders is dat Delta geen partners kan vinden die het project willen financieren. Delta moet immers heel wat middelen zien te vinden bij banken en investeerders aangezien de bouw van een kerncentrale een [zeer dure aangelegenheid](#) is. Een recente studie die de directe en indirecte [kosten van kernenergie](#) in kaart brengt, toont bovendien aan dat de directe kosten van kernenergie vaak veel hoger uitvallen dan gedacht. De studie bevestigt dat deze vorm van elektriciteitsopwekking veel duurder is dan fossiele- en hernieuwbare energie als alle kosten worden meegenomen.

Tot nu toe is dan ook nog geen enkele kerncentrale mogelijk geweest zonder één of andere vorm van overheidssteun. Van de Nederlandse overheid moet Delta echter geen financiële steun verwachten. De huidige regering Verhagen mag dan wel zeer enthousiast zijn over kernenergie en de bouw van een nieuwe centrale steunen. Toch liet minister Verhagen duidelijk verstaan dat hij nooit subsidies zal verstrekken voor de bouw van een nieuwe

centrale.

Als Delta de eerste 100 miljoen al niet loskrijgt van haar aandeelhouders, hoe kan het bedrijf dan vijf of zes miljard bij elkaar krijgen voor een kerncentrale? De kans dat Delta nu nog een vergunning zal kunnen krijgen is dus heel klein. Toch is het plan voor een tweede kerncentrale in Nederland nog niet definitief van tafel geveegd. In juni zou Delta alsnog met een investeringsplan op de proppen komen. Om te verhinderen dat Nederland - en ook België – de komende tientallen jaren vast zal zitten aan een vervuilende, levensgevaarlijke kerncentrale in Borssele, maakte Bond Beter Leefmilieu dan ook gebruik van de openbare inspraakprocedure op het plan MER om bezwaar in te dienen.

[Sara Van Dyck](#)

 [Download het bezwaarschrift](#)

[naar
boven](#)

~ Actueel ~

Provincie Limburg weigert nieuwe milieuvergunning TorrCoal

Midden vorig jaar berichtten we over [de plannen van het Limburgse bedrijf TorrCoal](#) om biomassa-afval en restafval te gebruiken als grondstof voor hun productie van “groene steenkool”. Het bedrijf, dat momenteel enkel zuivere biomassastromen verwerkt tot TorrCoal via een proces dat vergeleken kan worden met het roosteren van hout bij afwezigheid van zuurstof, had in een nieuwe milieuvergunning de toelating gevraagd om ook biomassa-afval en Solid Recovered Fuel (SRF, uitgezuiverd restafval dat als brandstof gebruikt kan worden) te mogen verwerken gebruiken als grondstof voor de productie van Torrcoal.

Tegen deze aanvraag werden 122 bezwaarschriften ingediend, waaronder 1 van de Limburgse Milieucoepel en Bond Beter Leefmilieu. Onze bezwaren draaiden voornamelijk rond het feit dat biomassa-afval en SRF verwerken tot een energiebron voor steenkoolcentrales in strijd is met een duurzaam materialenbeleid (recyclage komt in het gedrang) en met een duurzaam energie- en klimaatbeleid (steenkoolcentrales zijn de meest vervuilende energiecentrales). We zijn dan ook verheugd dat de provincie Limburg deze mening deelt en de milieuvergunning heeft geweigerd.

Maar er is meer aan de hand. De bestaande vergunning die het bedrijf heeft om zuivere biomassastromen te verwerken, blijft gelden. Er waren tijdens het openbaar onderzoek echter ook tal van bezwaren van omwonenden in verband met geluidshinder, geurhinder, overschrijden van de fijnstofnorm, en de talrijke branden die er op het bedrijf al geweest zijn sinds de oprichting in 2009.

Daarnaast hebben ook de gemeentelijke milieudienst en de OVAM in hun negatief advies bij de nieuwe vergunningsaanvraag een aantal negatieve kanten van de huidige bedrijfsvoering blootgelegd. Zo kwamen de gegevens in de aanvraag niet overeen met de werkelijkheid. Het register met gegevens over de aangevoerde biomassa wordt niet correct ingevuld, waardoor men niet kan nagaan of er geen afvalstoffen worden gebruikt. Er is geen rookgasreiniging voorzien die de schadelijke stoffen die in SRF of een aantal biomassa-afvalstromen aanwezig zijn kan tegenhouden. En zo gaat de lijst met bezwaren nog wel even door.

Kortom, de manier waarop dit bedrijf momenteel biomassa verwerkt tot Torrcoal is

onrustwekkend. Bovendien blijkt dat het bedrijf nog maar gedurende 20 dagen Torrcoal heeft kunnen produceren sinds de oprichting. Dit alles maakt duidelijk dat het hier niet gaat om een volwassen technologie die bijdraagt tot een duurzame energieproductie. Het gaat hier integendeel om een experimentele installatie die het bedrijf duidelijk niet onder controle heeft, en meer milieuhinder produceert voor de omgeving dan toegevoegde economische waarde. We stellen dan ook voor dat de gemeente Bilzen ernstig nadenkt of de activiteiten van dit bedrijf niet beter stilgelegd worden tot het bewijst dat een degelijke bedrijfsvoering mogelijk is.

[Jeroen Gillabel](#)

 [Download het bezwaarschrift van BBL en de Limburgse Milieukoepel](#)

[naar
boven](#)

~ Actueel ~

13.000 bezwaarschriften tegen verbrandingsoven Kampenhout

Vorige week werd het openbaar onderzoek voor de bouwvergunningsaanvraag van Recover Energy afgesloten. Tijdens het dertig dagen durende onderzoek – in volle eindejaarsperiode – werden meer dan 13 000 bezwaarschriften verzameld. Dit is een fenomenaal resultaat, zeker als je bedenkt dat er in Kampenhout 11 000 mensen wonen. We willen dan ook de vrijwilligers feliciteren die zich georganiseerd hebben in vzw [StopDeOven](#) om tegen dit overbodige en schadelijke project te protesteren.

Dit overduidelijke signaal van de burger wordt aangevuld met de steun van de lokale politiek. De burgemeester van Kampenhout had in een [interview](#) met de pers ook volgende niet mis te verstane boodschap voor de overheid die over de aanvraag moet beslissen: “De mensen die nu nog niet beseffen dat dit project geen sociaal draagvlak heeft, verdienen geen bestuursmandaat.”

We konden het zelf niet beter zeggen. We kijken uit naar de beslissing van de administratie Ruimtelijke Ordening.

[Jeroen Gillabel](#)

 [Download het bezwaarschrift van BBL](#)

[naar
boven](#)

 [Wijzig uw abonnementsgegevens op bondbeterleefmilieu.be.](#)

© Copyright BBL 2012

=

-----=

- This E-mail Message was Processed by Virtual AutumnTECH: Standard Edition -

-----=

<http://www.AutumnTECH.com>

=