



Persmededeling
JOKE SCHAUVLIEGE
VLAAMS MINISTER VAN LEEFMILIEU, NATUUR EN CULTUUR
Zondag 22 november 2009

Antwoord op Europese ingebrekestelling voor fijn stof

Samen met zeven andere lidstaten kreeg België van de Europese Commissie een eerste waarschuwing omdat het onvoldoende kan aantonen dat het de norm voor fijn stof tegen midden 2011 kan halen. Een aanvraag om uitstel werd daarom afgewezen. Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur benadrukt dat Vlaanderen al ingrijpende inspanningen doet om de fijnstofconcentraties terug te dringen en dat een batterij maatregelen ook al in de pijplijn zit.

- 1. De Commissie aanvaardde de uitstelaanvraag van Vlaanderen niet. Voornaamste reden is dat niet kon worden aangetoond dat Vlaanderen de normen midden 2011 wel zou halen.**

De Europese luchtkwaliteitsnormen voor fijn stof (PM₁₀) traden in werking op 1 januari 2005. Omdat veel Europese landen problemen hadden met het behalen van deze normen (door o.m. de grensoverschrijdende bijdrage waar je als land geen invloed op hebt), voorziet de nieuwe richtlijn luchtkwaliteit de mogelijkheid om uitstel de vragen voor de normen tot juni 2011.

Vlaanderen (België) heeft, net als sommige overige lidstaten, uitstel aangevraagd. Dit gebeurde onder de vorm van een door de Europese Commissie aangereikte format samen met een luchtkwaliteitsplan met alle maatregelen die genomen en voorzien zijn in Vlaanderen. Belangrijk argument in de uitstelaanvraag is dat aangetoond kon worden dat de overschrijdingen toe te wijzen zijn aan grensoverschrijdende bijdragen.

De EU-Commissie heeft voor de 6 Vlaamse zones geen uitstel verleend. Dit gebeurde via een algemene mededeling op 2 juli 2009. Van 94 aangevraagde zones (voor de Europese lidstaten voor wie de uitstelaanvraag toen beoordeeld was) kregen slechts 19 uitstel (een aantal zones in Oostenrijk, Duitsland en Hongarije). Voor een aantal landen loopt de beoordeling nog.

In haar overwegingen voor Vlaanderen haalt de Commissie vooreerst een aantal positieve zaken aan:

- De inventarisatie en kwantificering van de bijdragen van de verschillende bronnen is volgens de Commissie een goede basis voor de beoordeling van de uitstelaanvraag. Ze gaat akkoord dat grensoverschrijdende verontreiniging een van de belangrijkste oorzaken is van overschrijdingen in alle Vlaamse zones.

- De Commissie merkt ook op dat in kader van het behalen van de normen op 1 januari 2005 (jaar van inwerkingtreding van de grenswaarden) relevante reductiemaatregelen voor de belangrijkste bronnen zoals vervoer, industrie, landbouw en verwarming genomen waren maar dat een bredere aanpak pas met het stofplan in 2005 tot stand is gebracht. Ze erkent dat de luchtkwaliteitssituatie in verschillende zones complex is vanwege de aanwezigheid van diffuse bronnen en dat daarom niet alle maatregelen konden genomen worden voor 2005 omdat het nodig was de problemen verder te bestuderen. Daarom oordeelt ze dat de genomen maatregelen voor 2005 passend waren.

Wat de gebreken in het Vlaamse deel van de aanvraag betreft haalt ze aan dat de geraamde concentratieniveaus en effecten van een aantal maatregelen niet in kaart is gebracht. Hierdoor is het niet duidelijk of we de grenswaarden in 2011 zouden halen. Dit vormt de feitelijke grond van de weigering.

De Commissie zegt ook dat sommige maatregelen niet in overweging zijn genomen of nog niet zijn genomen of pas na 2011 in werking treden. Ze vermeldt expliciet lage-emissiezones en rekeningrijden.

2. Vlaanderen blijft inzetten op maatregelen om fijnstofuitstoot terug te dringen

De voornaamste reden van de weigering is dus dat niet aangetoond kon worden dat we de normen vanaf juni 2011 zullen halen. Het doorrekenen van de impact van alle maatregelen op de luchtkwaliteit ligt immers niet voor de hand en vergt de nodige tijd, zeker omdat niet alle emissies van fijn stof (bijv. de diffuse emissies) gemakkelijk kwantificeerbaar zijn. Intussen heeft Vlaanderen al bijkomende studieprojecten opgestart om deze doorrekening uit te voeren, o.m. voor de agglomeraties Gent en Antwerpen en de haven van Antwerpen. Ook voor de andere zones (Gentse kanaalzone, Roeselare, rest van Vlaanderen) wordt dit in 2010 uitgevoerd.

Parallel wordt uiteraard ook werk gemaakt van de uitvoering van maatregelen om de fijn stof uitstoot te verminderen. Het Actieplan fijn stof van 2005 wordt zonder meer verder uitgevoerd, aangevuld en bijgestuurd via diverse deelplannen.

Voor de stad en haven van Antwerpen zijn diverse werkgroepen actief en worden zowel op korte als langere termijn acties uitgevoerd. Dit is een samenwerking tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en het Havenbestuur. We richten ons daarbij naar de op- en overslagsector, het wegverkeer, de scheepvaart, de industrie, en de gebouwenverwarming. Verschillende acties kunnen in de Gentse kanaalzone toegepast worden. Op basis van de ervaringen met het actieplan Antwerpen wordt overleg opgestart met het Gents Havenbedrijf om bijkomende acties (naast deze van het actieplan hotspots van 2007) vast te stellen en uit te werken.

Voor de *hotspotzones Roeselare en Oostrozebeke* lijken de saneringsmaatregelen die aan de betrokken bedrijven zijn opgelegd, nog niet helemaal het verhoopte resultaat te hebben opgeleverd. De situatie wordt daar verder van nabij opgevolgd

Intussen zijn al een aantal nieuwe *generieke maatregelen* naar de industrie genomen: voor nieuwe grote stookinstallaties werden nieuwe emissienormen voor o.m. fijn stof in Vlarem opgenomen en de algemene emissienorm voor fijn stof in Vlarem werd aangescherpt van 50 tot 20 mg/ Nm³.

In uitvoering van de generieke maatregelen voor het *wegverkeer* uit het stofplan 2005 wordt sinds half 2006 een premie gegeven voor de installatie van een gesloten roetfilter op vrachtwagens, is sinds 2006 het smogalarm van kracht (snelheidsbeperking tot 90 km/u) en wordt sinds februari 2008 een premie gegeven voor de installatie van een roetfilter op bestaande dieselwagens. “Ik onderzoek momenteel samen met de betrokken doelgroepen hoe deze maatregel nog krachtadiger kan worden gemaakt.”

De Vlaamse Regering nam eind vorig jaar ook een aantal principiële beslissingen over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en nam ook akte van de werkzaamheden inzake de hervorming van de verkeersbelastingen. “Voor dit laatste dossier zal ik alles in het werk stellen om de uitvoering in een stroomversnelling te brengen. Ook de invoering van emissie-arme zones wordt momenteel onderzocht.”

Een groot knelpunt is de verdieselijking van het Vlaamse wagenpark. Diesels worden in Vlaanderen nog steeds gepromoot door de gunstige prijs van diesel aan de pomp en door de premie bij de aankoop van diesels met een lage CO₂-uitstoot. Hoewel diesels iets gunstiger zijn voor het klimaat, zijn ze minder goed voor fijn stof en stikstofdioxide (NO₂). Dieseldeeltjes behoren bovendien tot de meest schadelijke voor de menselijke gezondheid. Beleid dat er voor zorgt dat wagens die ongunstig zijn voor fijn stof en NO₂ gepromoot worden, kan dan ook niet als no-regret beschouwd worden. “Hier moeten we zoeken naar een win-win situatie op beide terreinen. Ik zal dan ook een krachtig signaal richten naar en overleg plegen met de federale overheid.”

Er worden ook maatregelen genomen voor *scheepvaart*. Op initiatief van Vlaams minister Crevits werd in februari 2009 met de binnenvaartsector het 3 E binnenvaartconvenant overeengekomen dat resulteerde in een 3 E Binnenvaartactieplan. Dit plan bevat tal van acties m.b.t. ecologie, energie en economie in de binnenvaart. In het kader van het Actieplan fijn stof en NO₂ in de Antwerpse haven en de stad Antwerpen hebben de Vlaamse overheid en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen acties aangedragen om de emissies van de scheepvaart te reduceren.

De verlenging en herziening van het Vlaams impulsprogramma voor emissiearme binnenvaart wordt voorbereid. Recent varen de schepen in eigendom van de Vlaamse overheid met laagzwavelige brandstof en zeer binnenkort ook de schepen van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. De operationele efficiëntie van schepen in de haven van Antwerpen zal verhoogd worden.

We willen ook de emissies van de scheepvaart verlagen door aangemeerde schepen te laten overschakelen op walstroom. Daartoe zullen de aansluitposten voor walstroom door de binnenvaart gebruiksvriendelijker worden gemaakt en zal de elektriciteitsprijs verlaagd worden. Het aantal walstroomaansluitingen op de waterwegen en in de havens wordt mogelijk uitgebreid.

Voor de zeeschepen zal de controle op de brandstofkwaliteit worden uitgebreid. Op middellange termijn zullen zeeschepen in de haven van Antwerpen aangemoedigd (of

verplicht) worden om tijdens het aanmeren ook laagzwavelige brandstof (10 ppm zwavel) te gebruiken.

“Voor de *niet voor de weg bestemde mobiele machines* (off-road sector) kan de ecologiepremie de installatie van emissiereducerende technologieën aanmoedigen.”

De Stad Antwerpen en de Stad Gent werken momenteel actieplannen uit om de luchtkwaliteit te verbeteren. Hierbij gaat aandacht naar wegverkeer. De administratie zal in samenspraak met beide steden de bevindingen uit de twee studies nader onderzoeken en nagaan waar de Vlaamse overheid extra ondersteuning kan bieden.

Voor de *zone steden met meer dan 50.000 inwoners* zullen de resultaten van MIRA-S nader bestudeerd worden. Met behulp van modellering zal nagegaan worden welke bijkomende lokale maatregelen kunnen en moeten ingezet worden. De aandacht zal gaan naar zowel gebouwenverwarming als verkeer.

Voor elke zone worden op die manier enerzijds de bestaande maatregelen geëvalueerd en wordt anderzijds nagegaan waar en welke extra maatregelen nodig zijn om de luchtkwaliteitsnormen zo snel mogelijk te halen. Dit alles zal worden onderbouwd met modelleringen. “Dit moet ons toelaten om zo snel mogelijk de normen te bereiken. Zodra de resultaten beschikbaar zijn zal ik op basis daarvan de nodige bijkomende maatregelen aan de Vlaamse regering voorstellen.”

Persinfo:

Patrick Verstuyft

Woordvoerder van Vlaams minister Joke Schauvliege

Gsm 0475 51 56 05

persdienst.schauvliege@vlaanderen.be