

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 67
van **GWENNY DE VROE**
datum: 12 november 2018

aan **JOKE SCHAUVLIEGE**
VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

Luchtbeleidsplan - Stand van zaken

Op 20 juli 2018 heeft de Vlaamse Regering een nieuw luchtbeleidsplan goedgekeurd. Daarmee wil men ervoor zorgen dat Vlaanderen zal blijven voldoen aan de Europese verplichtingen voor een hele reeks parameters. In het plan mikt Vlaanderen op het behalen van de strengere advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO).

De minister, bevoegd voor het leefmilieu en het waterbeleid, zal het bekendmaken in het Belgisch Staatsblad en zorgen voor de actieve consultatie van het publiek gedurende een maand. De adviezen en resultaten van de consultatie zullen verwerkt worden om een definitieve versie van het Luchtbeleidsplan 2030 op te maken.

In een gezamenlijk advies van de Minaraad (Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen) en SERV/SALV (Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen/Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij) wordt meer transparantie gevraagd. Er is volgens deze adviesraden meer informatie nodig over het emissiereductiepotentieel en de kosten en baten van de maatregelen in het luchtbeleidsplan.

1. Op welke manier zal de publieke consultatieronde plaatsvinden? In welke timing wordt hiervoor voorzien?
2. Wanneer plant de minister de opmaak van de definitieve versie van het Luchtbeleidsplan 2030? Graag een exacte timing.
3. Wat is de stand van zaken van het voorstel van de Europese Commissie tot aanpassing van de grenswaarden? Op welke manier werd Vlaanderen hierbij reeds betrokken?
4. Op welke manier zullen de lokale besturen worden ondersteund bij het verbeteren van hun luchtkwaliteit? Hoe zullen de projectsubsidies voor lokale projecten worden opgebouwd? In welke timing voorziet de minister hiervoor?
5. Hoe zal de minister tegemoetkomen aan het advies van de Minaraad en SERV/SALV, meer bepaald hun pleidooi voor meer transparantie en informatie over de kosten en baten van de maatregelen in functie van hun emissiereductiepotentieel? Plant zij hierbij bijkomende actie?
6. Zowel in de commissies als in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement heb ik meermaals aangedrongen om aandacht te schenken aan de luchthavenregio (Zaventem). De luchthavenregio wordt gekenmerkt door luchtverontreiniging door ultrafijne deeltjes afkomstig van vliegverkeer. Eind februari 2018 bevestigde de

minister in de commissie Leefmilieu dat de specifieke problematiek van de luchthaven in het plan komt.

Helaas lees ik naast een korte beschrijving van de situatie van de luchtvervuiling rond luchthavens en door wat die veroorzaakt worden, geen concrete maatregelen om de luchtvervuiling in de luchthavenregio aan te pakken. De enige aangekondigde maatregel is 'kennisontwikkeling' in de emissies van ultra fijn stofdeeltje (UFP) door vliegtuigmotoren en wegverkeer. "We volgen de ontwikkelingen op het vlak van onderzoek rond de mogelijke impact van UFP op de gezondheid enerzijds en normering op het vlak van emissies door vliegtuigmotoren anderzijds".

- a) Is het onderzoek rond de kennisontwikkeling van ultra fijn stofdeeltje reeds gestart? Zo ja, wat zijn hiervan de belangrijkste conclusies en welke maatregelen zullen genomen worden? Zo niet, wanneer zal het onderzoek starten?
 - b) In welke mate kunnen er op korte termijn concrete maatregelen genomen worden om de luchtkwaliteit in de luchthavenregio te verbeteren? Plant de minister hiervoor enig overleg met de andere gewesten?
7. Begin november 2017 vroeg het netwerk van 140 grote Europese steden, Eurocities, samen met de Europese milieu- en gezondheidsngo's om de oprichting van een nieuw fonds voor de verbetering van de luchtkwaliteit in de steden.

Hoe staat de minister ten aanzien van het voorstel om een fonds op te richten ter verbetering van onze luchtkwaliteit? Zal zij hierbij het voortouw nemen?

ANTWOORD

op vraag nr. 67 van 12 november 2018

van **GWENNY DE VROE**

1. Het openbaar onderzoek werd uitgevoerd zoals voorzien in het VLAREM. Na goedkeuring door de Vlaamse Regering werd het ontwerpplan bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad, in twee kranten en op de website van het departement Omgeving. Tot 30 september 2018 konden opmerkingen ingediend worden. Gelijktijdig werd advies gevraagd aan de SERV, de Minaraad en de SALV.
2. De definitieve versie zal rekening houden met de adviezen en opmerkingen van burgers en organisaties. Deze worden momenteel verwerkt.
Daarnaast wordt nagegaan welke aanpassingen nodig zijn om in lijn te zijn met de beschikking van 10 oktober 2018 van de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel naar aanleiding van de rechtszaak die aangespannen werd door Greenpeace.
Het luchtbeleidsplan moet opgesteld worden binnen een termijn van één jaar na betekening van de beschikking, dus voor 6 november 2019.
3. Op dit ogenblik loopt de Fitness Check van de luchtkwaliteitsrichtlijnen door de Europese Commissie. Deze oefening wordt eind 2019 afgerond en zal insteek geven aan een eventuele herziening van de richtlijnen zelf. Een voorstel voor de herziening van de Europese grenswaarden wordt ten vroegste in 2020 verwacht.
In het kader van de Fitness Check werd in het voorjaar van 2018 een publieke consultatie georganiseerd, waaraan particulieren, NGO's, bedrijven en overheden konden deelnemen. Ook de Vlaamse overheid heeft hieraan deelgenomen.
4. Er is de afgelopen jaren heel wat informatie ontwikkeld en beschikbaar gesteld voor lokale overheden. Zo staat op de website www.mimolo.be een brochure met goede praktijkvoorbeelden, een handleiding over hoe lokale overheden luchtkwaliteit kunnen integreren in hun gemeentelijk mobiliteitsbeleid,... Ook werd in elke provincie een toelichting gegeven over hoe gemeenten de luchtkwaliteit in hun gemeente kunnen verbeteren. De projectsubsidie kan een belangrijke stimulans zijn voor de lokale overheden om effectief werk te maken van de strijd tegen luchtverontreiniging. De effectieve uitvoering van deze maatregel is voorzien na de definitieve goedkeuring van het Luchtbeleidsplan.
5. De kosten en baten van milieumaatregelen werden op Europees niveau bepaald met behulp van het GAINS-model waarbij bepaald werd welke polluenten op welke plaatsen in de Europese Unie het best kunnen gesaneerd worden om de meeste milieu- en gezondheidswinst te realiseren. De doelstellingen in de NEC-richtlijn zijn bepaald op basis van een uitgebreide kosten-/batenanalyse waaruit blijkt dat de baten de kosten ver overstijgen. De baten zijn voornamelijk afkomstig van de verminderde gezondheidsimpact door luchtverontreiniging. Dit uit zich in emissieplafonds per lidstaat en doelstellingen inzake milieu-/gezondheidswinst. De doelstellingen van het Luchtbeleidsplan zijn afgestemd op de doelstellingen van de EU.
Voor de industrie is in het Luchtbeleidsplan uitgebreid ingegaan op de kosteneffectieve aanpak in het verleden en de verderzetting ervan in de periode 2018-2030. Deze aanpak is ook doorgetrokken naar de landbouwsector.
Voor fijn stof van kachels werd een Green deal uitgewerkt waarbij een visie wordt ontwikkeld die ook rekening houdt met kosten en baten. In die context loopt een

studie die de milieuschadetekosten van verschillende verwarmingsbronnen tegenover elkaar afweegt. De visie zal echter meer omvatten dan alleen milieuschadetekosten.

De maatregelen voor mobiele bronnen zijn veel moeilijker t.o.v. elkaar af te wegen en van de maatregelen in de andere sectoren omdat ze ook een belangrijk effect hebben op andere domeinen (mobiliteit, klimaat, energie,...). Het is duidelijk waar de oorzaak van de resterende luchtkwaliteitsproblemen ligt en waar maatregelen nodig zijn. Zeker voor NO₂ moeten vooral de emissies van (diesel)verkeer gesaneerd worden.

6. Om meer inzicht te krijgen in de hoeveelheid ultrafijn stof (UFP) in de ruime omgeving van Brussels Airport enerzijds en de bijdrage hieraan van het lucht- en wegverkeer anderzijds, voert VITO in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij een studie uit. De studie ging in november 2018 van start, het eindrapport zal beschikbaar zijn in de loop van 2019. De doelstellingen zijn:

- (1) het modelleren van het ultrafijne deeltjesaantal door luchtverkeer en wegverkeer in de omgeving van Brussels Airport;
- (2) het valideren van deze modelresultaten op basis van bestaande meetgegevens.

Het Luchtbeleidsplan voorziet heel wat bijkomende maatregelen ten aanzien van het wegverkeer die zullen leiden tot een versnelde daling van de uitstoot. De belangrijkste maatregelen zijn de slimme kilometerheffing voor lichte voertuigen, de intrede van de nieuwe Euro-normen voor personenwagens, het vergroenen van de stedelijke logistiek, het bevorderen van elektrische mobiliteit in het kader van Clean Power for Transport en het stimuleren van het gebruik van lage- en ultralage-emissiezones in stedelijke gebieden. In het Luchtbeleidsplan hebben we de impact van al deze maatregelen op de luchtkwaliteit in de luchthavenregio ingeschat voor het jaar 2030 met behulp van luchtkwaliteitsmodellen. Uit die analyse blijkt dat de luchtkwaliteit (fijn stof en NO₂) in significante mate zal verbeteren in de luchthavenregio.

Omwille van de resterende verhoging in de noordoostrand is het noodzakelijk dat specifiek voor deze regio bijkomend beleid wordt ontwikkeld. Daartoe zijn drie processen lopende. Ten eerste is een overlegproces gestart in het kader van de vooropgestelde optimalisatie van de Brusselse ring. In de procesnota die nu wordt uitgewerkt, wordt ruim aandacht besteed aan de luchtkwaliteitsproblematiek in de zone rond de R0. Ten tweede is er de start van de werking van de vervoerregio 'Vlaamse rand'. Binnen deze vervoerregio zal in bredere zin bekeken moeten worden hoe het openbaar vervoer beter georganiseerd kan worden zodat de druk van het autoverkeer en de bijhorende luchtverontreiniging verder gemilderd kan worden. In beide processen worden de betrokken lokale besturen proactief betrokken. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wordt ook betrokken via de MER-procedure. Ten derde is er op Vlaams niveau de uitwerking van de tariefzetting voor de slimme kilometerheffing voor lichte voertuigen. Gezien de hoge filedruk en de hoge luchtverontreiniging in de luchthavenregio moet onderzocht worden of een variabele tariefzetting kan leiden tot een afname van de filedruk en een daling van de luchtverontreiniging in deze regio.

Brussels Airport Company neemt maatregelen naar wat onder haar bevoegdheid valt, zijnde de gebouwen, binnen- en buitenverlichting, busvervoer en bagagevervoer, bedrijfswagens,... Zo heeft Brussels Airport het certificaat van koolstofneutrale luchthaven behaald, het hoogst mogelijke Airport Carbon Accreditation-certificaat van de Airport Council International. Het certificaat houdt in dat de luchthaven zich ertoe verbindt om blijvend de CO₂-uitstoot van wat onder haar bevoegdheid valt, te verminderen en dat de restuitstoot gecompenseerd wordt. Zo werd recent een aanbesteding uitgeschreven voor de aankoop van 30 elektrische bussen om passagiers te vervoeren op het luchthaventerrein vanaf 2019 en werd beslist om de komende twee jaar 40 dienstvoertuigen te vervangen door voertuigen op aardgas.

Belangrijkste maatregel om UFP door de luchtvaart aan te pakken zijn normen op de vliegtuigmotoren. Hiertoe is in maart 2017 binnen de International Civil Aviation Organization een eerste internationale emissiestandaard goedgekeurd. Deze nieuwe norm geldt voor motoren voor passagiersvliegtuigen die in productie zijn vanaf 1 januari 2020.

7. Uiteraard sta ik positief tegenover voorstellen die ondersteuning bieden aan steden ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Het initiatiefrecht voor het oprichten van een dergelijk fonds ligt bij de Europese Commissie.