



Vlaams  
Parlement

stuk **1453** (2011-2012) – Nr. 1  
ingediend op 27 januari 2012 (2011-2012)

## Voorstel van resolutie

van de dames Marleen Van den Eynde, Linda Vissers  
en Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt en de heren Felix Strackx,  
Pieter Huybrechts en Stefaan Sintobin

betreffende de invoering van een schrootpremie

## TOELICHTING

Te veel fijn stof in de lucht kan leiden tot allerlei gezondheidsklachten en wordt ook in verband gebracht met voortijdige sterfte. Verschillende Amerikaanse en Europese studies tonen in dit opzicht een verband aan tussen korte periodes van luchtvervuiling en gezondheidseffecten op korte termijn. Het gaat hier met name om een stijging van het aantal luchtwegeninfecties. Ook astma wordt erger door zelfs maar kortstondige verhogingen van de hoeveelheid fijn stof. Dat alles leidt natuurlijk tot een verhoogd gebruik van geneesmiddelen die luchtwegen verwijderen. Concentraties van fijn stof boven de 180 µg per kubieke meter verminderen daarenboven de longfunctie van kinderen. De fijnstofdeeltjes PM10 en PM2,5 worden dan weer in verband gebracht met vervroegd overlijden van ouderen met hart- en longproblemen (PM: particulate matter).

Op lange termijn is fijn stof oorzaak van een verminderde longfunctie en een stijgend aantal chronische luchtwegaandoeningen zoals bronchitis en emfyseemastma. Daarnaast schat de Wereldgezondheidsorganisatie dat hoge fijnstofconcentraties de levensduur verkorten met 1 tot 3 jaar. De MIRA-T 2002-studie berekende in dat verband een verlies van een kwart tot een derde levensjaar voor de Vlamingen (MIRA-T: Milieurapport Vlaanderen-Thema's).

Het staat dan ook ontegensprekelijk vast dat hoge concentraties fijn stof een ernstig gevaar vormen voor de volksgezondheid.

Volgens richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, mag in een meetstation niet meer dan 35 dagen per jaar meer dan 50 µg per kubieke meter fijn stof worden gemeten. In 2011 werd deze norm bij 27 meetstations meer dan 35 dagen overschreden. In 2010 gebeurde dat bij 10 meetstations.

De grenswaarden voor fijn stof per dag werden voor de eerste maal in 2012 overschreden op 15 januari. Op die dag werden op drie meetpunten in Vlaanderen waarden gemeten boven de 50 µg per kubieke meter.

Als gevolg van de normoverschrijdingen in het verleden werd een inbreukprocedure gestart bij het Europees Hof. Die procedure kan leiden tot een boete. De uitspraak van het hof wordt tegen deze zomer verwacht.

Al heel wat studiewerk werd uitgevoerd.

Tussen 2008 en 2009 onderzocht de VMM een jaar lang de samenstelling van fijn stof op zes zogenaamde 'hotspots' (Zwevegem, Oostrozebeke, Roeselare, Evergem, Borgerhout, Zwijndrecht) en op drie achtergrondlocaties (Moerkerke, Aarschot en Retie). In het rapport dat naar aanleiding van die studie werd gepubliceerd, het 'Rapport Chemkar PM10: Chemische karakterisatie van fijn stof in Vlaanderen 2008-2009', worden het verkeer, de industrie en de veeteelt genoemd als veroorzakers van de grootste fractie fijn stof (VMM: Vlaamse Milieumaatschappij).

De absolute concentratie op de genoemde hotspots is beduidend hoger dan op de achtergrondlocaties. De verhoging op de hotspots is het grootst voor mineraal stof, organische massa en elementaire koolstof. Het verkeer speelt een belangrijke rol bij die lokale verhogingen. Het onderzoek toont verder aan dat de grovere fijnstofdeeltjes vooral uit mineraal stof, zeezout en natriumnitrat bestaan. De deeltjes, kleiner dan 2,5 µm, bestaan vooral uit elementaire koolstof, organische massa, ammoniumsulfaat en ammoniumnitrat. Daarbij moet worden opgemerkt dat elementaire koolstof, vooral afkomstig van dieselroet, de gevaarlijkste fractie is waaruit fijn stof bestaat.

Het rapport komt samengevat dus tot belangrijke conclusies:

- verkeer is de belangrijkste bron van elementaire koolstof;
- om de Europese normen te halen kunnen de emissies van elementaire koolstof en organische massa het best verminderd worden. Elementaire koolstof is vooral afkomstig van dieselroet; organische massa heeft minder duidelijke bronnen waardoor verder onderzoek noodzakelijk is.

Ook inzake de uitstoot van broeikasgassen moeten de inspanningen worden voortgezet en verscherpt. Op de klimaatop die in december vorig jaar werd gehouden in Durban, werd de studie van professor Corinne Le Quéré van de Universiteit van East Anglia bekendgemaakt. Uit die studie blijkt dat de uitstoot van broeikasgassen met recordsprongen toeneemt. Sinds 1990, het basisjaar voor de berekening in het Kyoto-protocol, is de uitstoot met 49% toegenomen. De uitstoot door fossiele brandstoffen nam toe met 5,9%. Binnen die uitstoot neemt het verkeer een belangrijke plaats in.

Uit dat alles blijkt dan ook duidelijk dat het gebruiken van milieuvriendelijke motorvoertuigen een aanzienlijk gunstige invloed zal hebben op de emissie van fijn stof.

Het Belgische autopark telt ongeveer 5 miljoen voertuigen. 11% van dat wagenpark dateert van voor 1994. 24% dateert van tussen 1994 en 2000. Die oude wagens zijn verantwoordelijk voor 65% van de vervuiling, veroorzaakt door auto's. Het uit het verkeer nemen van die voertuigen zou dan ook een enorme milieuwinst opleveren.

Uit de studie met als titel 'Feebate and scrappage policy instruments: environmental and economic impacts for the EU27', uitgevoerd door The Institute for Prospective Technological Studies van de Europese Commissie, blijkt dat een schrootpriem de penetratie van nieuwe milieuvriendelijke voertuigen met succes zal versnellen. De studie toont aan dat een subsidie van 2000 euro een verkoopsgroei van 25% zal veroorzaken tijdens de periode dat de maatregel van kracht is. Dit zal een maximale emissievermindering van 2,5% voor CO<sub>2</sub>, 18% voor NO<sub>x</sub> en 10% voor fijn stof veroorzaken in het begin van de uitvoering van de maatregel. Het effect vermindert met de tijd aangezien het percentage van de vlootvernieuwing na de invoer van de subsidie vertraagt, omdat de verkoop na verloop van tijd daalt. In die zin versnelt een schrootpriem de dalende trend van de emissies NO<sub>x</sub> en fijn stof en vertraagt het de toename van emissies CO<sub>2</sub>.

Dat maakt op termijn ook de tweedehandsmarkt milieuvriendelijker. Na 4 à 5 jaar wordt de ecologische bijsturing immers merkbaar op die markt.

In het buitenland heeft de schrootpriem zijn waarde al bewezen. Hieronder een overzicht.

#### a) Duitsland

In Duitsland werd de 'Umweltprämie' ingevoerd. Het ging om een premie van 2500 euro bij de aankoop van een nieuwe wagen als voldaan was aan een aantal voorwaarden zoals: de aanvraag moest uitgaan van een particulier, de wagen moest minimum 9 jaar oud zijn, en de nieuw aangekochte wagen moest voldoen aan de Europese emissiestandaard euro 4-norm.

Het programma liep van 7 maart tot 2 september 2009 en had als resultaat dat er in die periode 1,2 miljoen nieuwe wagens werden aangekocht.

#### b) Nederland

Het Nederlandse systeem van de slooppriem werkte met categorieën.

Auto's (met een toegestane maximum massa (GVW) =3500kg) die in aanmerking komen voor de sloopregeling zijn:

- personen-/bestelauto's met een benzinemotor en van bouwjaar\* t.e.m. 1989:  
categorie 1: een slooppremie van 750 euro;
- personen-/bestelauto's met een benzinemotor en van bouwjaar 1990 t.e.m. 1995:  
categorie 2: een slooppremie van 1000 euro;
- bestelauto's met een dieselmotor, een bruto voertuiggewicht <1800kg en van bouwjaar\* t.e.m. 1999:  
categorie 3: een slooppremie van 1000 euro;
- bestelauto's met een dieselmotor, een bruto voertuiggewicht ≥1800kg en van bouwjaar\* t.e.m. 1999:  
categorie 4: een slooppremie van 1750 euro;
- personenauto's met een dieselmotor en van bouwjaar\* t.e.m. 1999:  
categorie 5: een slooppremie van 1000 euro.

Mits omgeruild tegen een nieuwere:

- personen-/bestelauto met benzinemotor vanaf bouwjaar 2001;
- personen-/bestelauto met dieselmotor met een gesloten roetfilter (af fabriek).

Het programma liep van 29 mei 2009 tot 21 april 2010 en had als resultaat dat er 81.000 nieuwe wagens werden aangekocht.

#### c) Verenigd Koninkrijk

In het Verenigd Koninkrijk werd het 'Vehicle Scrappage Scheme' ingevoerd met het budget van 2009 (goedgekeurd op 22 april 2009). Burgers kregen een premie van 1000 pond van de overheid wanneer zij hun wagen tot schroot lieten verwerken. Daarvoor golden de volgende voorwaarden: de wagen moest minimaal 10 jaar oud zijn en de eigenaars moesten minimaal 1 jaar het voertuig in eigendom hebben. De deelnemende producenten gaven daarbovenop een korting van 1000 pond op de aankoop van een nieuwe wagen. Het beschikbare budget was 300 miljoen pond.

Het programma werd beëindigd in maart 2010 en had tot resultaat dat er 300.000 oude wagens vervangen werden.

#### d) Amerika

In Amerika werd het 'Car Allowance Rebate System' ingevoerd. Dat systeem, ook bekend als 'Cash for Clunkers', werkt op basis van het verschil tussen de brandstofefficiëntie van het oude voertuig en het nieuwe voertuig. Afhankelijk daarvan is de premie 3500 dollar tot 4500 dollar.

De voorwaarde om voor het systeem in aanmerking te kunnen komen, waren: de wagen moest 25 jaar oud zijn, het systeem was enkel geldig bij aankoop van een nieuwe wagen of een leaseovereenkomst van maximaal 5 jaar en de oude wagen moest verplicht tot schroot worden verwerkt.

Het programma begon op 1 juli 2009 en werd beëindigd op 24 augustus 2009.

Dat alles toont aan dat een schrootpremie een efficiënte maatregel is die personen aanzet om snel hun vervuilende oude wagen te vervangen door een meer milieuvriendelijke wagen. Cruciaal daarbij is dat de premie hoog genoeg is en er een gevoel van schaarste wordt gecreëerd door de maatregel te beperken in de tijd. Voor Vlaanderen kan men die

maatregel zelfs cruciaal noemen, wil men de vooropgestelde normen aangaande fijn stof en CO<sub>2</sub>-uitstoot halen.

Bovendien kan door de maatregel daadwerkelijk bij Europa worden aangetoond dat er een effectieve maatregel wordt getroffen om de hoeveelheid fijn stof te reduceren.

Marleen VAN DEN EYNDE

Linda VISSERS

Agnes BRUYNINCKX-VANDENHOUDT

Felix STRACKX

Pieter HUYBRECHTS

Stefaan SINTOBIN

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
  - 1° de slechte score van Vlaanderen op het vlak van de luchtkwaliteit;
  - 2° het feit dat Vlaanderen daardoor tekortschiet aan de verplichtingen uit de Europese richtlijn Luchtkwaliteit;
  - 3° de bedreigingen voor de volksgezondheid ten gevolge van fijn stof;
  - 4° de noodzakelijke reductie van broeikasgassen;
  - 5° de grote hoeveelheid vervuilende wagens in ons land;
  - 6° de zeer gunstige effecten van een schrootpremie voor het leefmilieu;
- vraagt de Vlaamse Regering een ecologisch gestuurde schrootpremie uit te werken die eigenaars van vervuilende wagens stimuleert om zich een schone wagen aan te schaffen, waardoor de meest vervuilende wagens uit het circuit worden genomen.

Marleen VAN DEN EYNDE

Linda VISSERS

Agnes BRUYNINCKX-VANDENHOUDT

Felix STRACKX

Pieter HUYBRECHTS

Stefaan SINTOBIN