

Vraag nr. 193
van 21 januari 1998
van mevrouw GERDA RASKIN

Files en ozonvervuiling – Structurele maatregelen

Volgens een studie van de Vlaamse Milieumaatschappij zou de uitstoot van stikstofdioxide, veroorzaakt door het minder doeltreffend werken van katalysatoren in files, opnieuw toenemen na een periode van constante daling.

Tevens blijkt uit studies dat een aantal gemeenten, onder meer rond de E314 in Vlaams-Brabant, te lijden hebben onder verhoogde ozonconcentraties. Dit zou verband houden met de dagelijkse fileproblemen op de E314.

Het afremmen van de verkeersdichtheid op de E314 zou dan ook een positieve invloed kunnen hebben op de milieuvervuiling en de verhoogde ozonconcentraties kunnen afremmen of wegnemen. Hiertoe zijn structurele maatregelen inzake het openbaar of gemeenschappelijk vervoer nodig die verder gaan dan de huidige, reeds genomen maatregelen.

Werd er in dit verband reeds onderzoek gedaan naar structurele alternatieven om de verkeersdruk, inzonderheid op de spitsuren, fundamenteel te verminderen? We denken hierbij aan georganiseerd vervoer van en naar scholen met centrale opstapplaatsen en overstapplaatsen (tijdens de schoolvakanties is de druk op de wegen merkkelijk minder), het fundamenteel promoten van het openbaar vervoer en carpoolen, ...

Antwoord

De ozonproblematiek is nauw gerelateerd aan de verkeersproblematiek, in die zin dat het verkeer mede verantwoordelijk is voor de uitstoot van de precursoren stikstof (NOx) en vluchtige organische stoffen (VOS) die aanleiding geven tot de vorming van ozon.

Volgens de studie "Lozingen in de lucht 1995-1996" van de Vlaamse Milieumaatschappij daalt de uitstoot van NOx door het verkeer in Vlaanderen sedert 1989. Toen bedroeg de uitstoot nog 109.447 ton. In 1996 wordt deze geraamd op 94.886 ton – een terugloop met bijna één zevende.

Rekening houdend met diverse nu reeds genomen maatregelen wordt in het "Milieu- en natuurrapport 1996" gesteld dat de NOx-uitstoot van perso-

nenwagens verder terug zou lopen van 64.660 ton naar 43.947 ton à 45.179 ton in 2000. Een verdere daling na 2000 wordt daarbij in het vooruitzicht gesteld. De goede verstaander zal reeds begrepen hebben dat de uitstoot van de overige motorvoertuigen (autobussen en autocars, bestelwagens, vrachtwagens, motorrijwielen) bijna even belangrijk is als die van de personenwagens. In de reeds genoemde studie wordt hij geraamd op 56.101 ton.

Ingrijpen in het verkeersvolume van het personenvervoer tijdens de spits op zich, dat slechts een beperkt deel uitmaakt van het totale dagverkeer, en dan nog op het woon-werk- en woon-schoolverkeer, dat dan weer ongeveer de helft uitmaakt van het spitsverkeer, zal de totale uitstoot slechts zeer beperkt verminderen.

Er is echter meer. Uit modelsimulaties enerzijds en verkeersexperimenten anderzijds blijkt evenwel dat maatregelen op het vlak van verkeer niet onmiddellijk een verlaging opleveren van de ozonconcentraties tijdens smogepisodes. Eens een ozon-episode in ontwikkeling is, zijn er zelfs geen maatregelen die de situatie onmiddellijk kunnen bijsturen. Alleen drastische ingrepen die op langere termijn de VOS- en NOx-emissies verminderen, bieden een uitkomst. Bovendien dient dit beleid zich op een Europese schaal voor te doen. Modelberekeningen tonen aan dat over heel Europa een emissiereductie van 60 tot 70 % van alle antropogene VOS en NOx nodig is opdat in onze streken de uurgemiddelde waarde van 240 µg/m³ ozon (O₃) in de omgevingslucht niet langer meer zouden worden overschreden. Ten aanzien van de ozonproblematiek worden momenteel in Europees verband de nodige richtlijnen voorbereid op technologisch vlak die ertoe moeten leiden dat probleemsituaties zich in de toekomst niet meer zouden voordoen.

Specifiek verwijzend naar de situatie in Vlaams-Brabant betekent dit dat het, zelfs bij een lokaal verkeersbeleid of een vergaande reductie van het verkeer op Vlaams niveau, niet uitgesloten is dat er ten gevolge van de grensoverschrijdende aanvoer in de hogere luchtlagen nog altijd problemen kunnen optreden. Dit betekent evenwel niet dat er geen beleid dient te worden gevoerd dat restrictief optreedt ten aanzien van het autogebruik. Ook om andere redenen dan de ozonproblematiek is een dergelijk beleid gewenst (vergroten verkeersleefbaarheid, verhoging van de bereikbaarheid, verbetering van de veiligheid, enzovoort).

Op lokaal vlak kunnen gemeenten gebruikmaken van de mogelijkheden hun geboden in het kader van het mobiliteitsconvenant om lokaal de situatie

drastisch te verbeteren. Op Vlaams niveau kunnen we verwijzen naar het beleid inzake bedrijfsvervoersplannen, het sturen van de mobiliteit van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het verbeteren van het aanbod aan openbaar vervoer, enzovoort. Aanvullend worden momenteel de mogelijkheden onderzocht om door de invoering van rekeningrijden verkeersbeperkend in te grijpen in het verkeersvolume.