

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 327

van **STIJN BEX**

datum: 22 november 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Luchtvervuiling en fijnstof - Verkeer en transport

Uit een recent rapport van het Europees Milieuagentschap blijkt dat luchtvervuiling in 2019 over heel België meer dan 7500 vroegtijdige overlijdens veroorzaakt heeft. In de hele Europese Unie gaat het over meer dan 360.000 vroegtijdige overlijdens ten gevolge van luchtvervuiling.

Het merendeel van de vroegtijdige overlijdens in België (6500) wordt veroorzaakt door fijnstof, deeltjes met diameter kleiner dan 2,5 micrometer (PM2.5). Verder schat het milieuagentschap dat 750 mensen te vroeg stierven door luchtvervuiling door stikstofdioxiden (NO₂) en 270 mensen door ozonvervuiling (O₃).

Eerder dit jaar verlaagde de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) de alarmdrempels voor luchtvervuiling, voor het eerst sinds 2005. In de EU zou het verbeteren van de luchtkwaliteit op basis van deze nieuwe WHO-normen tot 180.000 minder vroegtijdige overlijdens hebben geleid in 2019 volgens het Europees Milieuagentschap.

In 2019 stelde de Vlaamse Regering een Luchtbeleidsplan op met als doelstelling de luchtvervuiling in Vlaanderen te verminderen. De doelstellingen in het Luchtbeleidsplan zijn sterk afhankelijk van de transportsector en het mobiliteitsbeleid. De transportsector is immers verantwoordelijk voor 68% van de Vlaamse NOx-emissies, voor 45% van de emissies van Black carbon en voor 14% van de PM2.5 emissies. Voor NOx- en PM2.5-vervuiling ambieert het Luchtbeleidsplan een reductie van respectievelijk -41% en -20% tegen 2030, ten opzichte van 2005. Inzetten op de elektrificatie van het wagenpark heeft een impact op de luchtkwaliteit, al is die voor fijnstof- (PM2.5) vervuiling beperkter. Studies tonen aan dat ongeveer de helft van deze vervuiling veroorzaakt wordt door slijtage van banden, remmen en het wegdek. De niet-verbrandingsemissies van fijnstof zijn bovendien sterk afhankelijk van de zwaarte van het voertuig.

Gelet op de grote bijdrage van het wegtransport werden de volgende overkoepelende doelstellingen voor deze sector geformuleerd.

- Het aantal kilometer over de weg daalt tot maximaal 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030.
- Er wordt een vergroening van het wagenpark gerealiseerd en stadscentra zijn emissiearm. Zo voldoen alle nieuwe personenwagens aan strenge emissienormen en is minstens de helft zero-emissie.
- De huidige verschillen tussen de beoogde en reële milieuprestaties van wagens werken we zo snel mogelijk weg.

- In woon- en leefomgevingen verbetert de blootstelling aan luchtverontreiniging door verkeer tegen 2030.

Ook werden verschillende specifieke maatregelen vermeld, zoals het stimuleren van de modal shift, het verhogen van het aandeel elektrische voertuigen, controleren dat de reële emissies van voertuigen dalen, het uitbouwen van een duurzame stedelijke logistiek, emissievrij openbaar vervoer, het verder uitbouwen van transport via binnenvaart en spoor, het vergroenen van de binnenvaartvloot, het stimuleren van het gebruik van lage- en ultralage-emissiezones in stedelijke gebieden,...

1. Kan de minister een stand van zaken geven van de verschillende maatregelen voor de transportsector aangekondigd in het Luchtbeleidsplan? Hoe evalueert ze de genomen maatregelen? Zijn er volgens de minister bijkomende maatregelen nodig om de doelstellingen uit het Luchtbeleidsplan te halen?
2. Zit de Vlaamse Regering op schema om de beoogde daling van het aantal gereden vervoerskilometers te halen? Kan de minister dat verduidelijken aan de hand van cijfers? Welke bijkomende maatregelen zijn er mogelijk?
3. Zit de Vlaamse Regering op schema om de ambities rond een modal split met maximaal 60% autoverkeer te halen? Kan de minister dat verduidelijken aan de hand van cijfers? Welke bijkomende maatregelen zijn er mogelijk?
4. Heeft de minister zicht op het effect van het toenemende volume en gewicht van personenwagens in de verkoopcijfers op de luchtkwaliteit? Is de minister van plan om dat te laten onderzoeken?
5. Hoe reageert de minister op de bijstelling door de Wereldgezondheidsorganisatie van de alarmdrempels voor luchtvervuiling? Zal de minister samen met de minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme bekijken of de doelstellingen aangescherpt moeten worden?

ANTWOORD

op vraag nr. 327 van 22 november 2021

van **STIJN BEX**

1. Verschillende stappen zijn reeds ondernomen om de maatregelen voor de transportsector in uitvoering te brengen. Zo geeft de 'Clean Power for Transport-visie 2030' duidelijk aan in welke richting we willen evolueren op vlak van het gebruik van alternatieve brandstoffen in alle transportsegmenten en bevat deze concrete maatregelen voor de periode van 2021 tot 2025. De transitie naar emissievrije mobiliteit vergt acties op verschillende vlakken en raakt aan verschillende beleidsdomeinen. Een zeer concrete maatregel waar we nu op inzetten is het faciliteren van het plaatsen van laadpunten voor elektrische wagens. We zetten in op snelladers langs snelwegen, publieke en semi-publieke laadpunten. Dit doen we via tijdelijke oproepen en het verderzetten van het principe van paal-volgt-wagen. Tegen 2025 willen we het aantal laadpunten uitbreiden tot 30.000 laadpunt-equivalenten.

De CPT-visie 2030 zet ook in op vrachtvervoer. Belangrijke stappen worden gezet richting emissievrije stedelijke distributie. Op 16 juli 2021 werd de werkwijze voor emissievrije stedelijke distributie goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Deze werkwijze laat toe om vanaf 2025 emissievrije zones voor distributie in te richten in steden, en dit in overleg met de logistieke sector en de steden. Vlaanderen neemt een coördinerende rol op door een Vlaams kader op te stellen, waarop overeenkomsten op stedelijk niveau kunnen volgen. Dit garandeert uniformiteit op vlak van doelstellingen en het flankerend beleid. Momenteel wordt deze werkwijze verder uitgediept door de Vlaamse administraties.

Voor het terugdringen van de voertuigkilometers door het personenvervoer wordt een centrale en sturende rol toebedeeld aan de vervoerregio's. In eerste instantie werden de openbaar vervoerplannen uitgewerkt, waarbij per vervoerregio een herinrichting van het collectieve vervoerssysteem (kernnet, aanvullend net en vervoer op maat) is voorzien. Daarnaast wordt in elke vervoerregio in 2022 een regionaal mobiliteitsplan (met een duurzaam maatregelenpakket) gefinaliseerd waar het openbaar vervoerplan deel van zal uitmaken.

Om het aandeel van de duurzame modi in het woon-werkverkeer op te drijven wordt werk gemaakt van een duidelijk kader om Hoppinpunten in alle vervoerregio's met de nodige voorzieningen uit te rusten. Op deze punten kan een gebruiker vlot van het ene vervoermiddel op het andere overstappen (aan een treinstation, aan een bushalte of op een plein waar verschillende mobiliteitsopties samenkomen).

Om mensen te overtuigen om de auto te laten staan blijven we fors investeren in veilige fietsinfrastructuur, dit zowel op gewestwegen (investeringen MOW) als op gemeentewegen (via subsidies Fietsfonds en Kopenhagenplan). Naast deze investeringen vindt er ook een samenwerking plaats tussen Vlaanderen, de provincies en de steden en gemeenten om het fietsbeleid in Vlaanderen te versnellen via De Grote Versnelling. Ik verwijs ook naar de sensibiliseringscampagne om het fietsgebruik te promoten, die in mei liep. In het goedgekeurde verkeersveiligheidsplan staat de veiligheid van de actieve weggebruikers eveneens voorop.

Daarnaast is er een nieuwe visienota van de Vlaamse regering van 5 november 2021 rond bijkomende klimaatmaatregelen. Hierin worden eerste stappen gezet naar

bijkomende maatregelen. Deze hebben eveneens een positieve impact op de luchtkwaliteit. Het gaat onder meer om een hogere doelstelling omtrent laadpunten, de vraag bij de federale collega's naar een verbod op inschrijving van nieuwe fossiele brandstofwagens (tegen 2029), een onderzoek naar sturende verkeersfiscaliteit, een onderzoek naar een kilometerheffing voor bestelwagens, fiscale voordelen voor zero-emissie vrachtwagens aanwenden, de integratie van een CO2-component in de bestaande kilometerheffing, het opstarten van een onderzoek naar bijkomende stimulansen richting zero-emissie vrachtvervoer en verdere inzet op modal shift. Ook wordt de vergroening van het wagenpark van De Lijn verder uitgewerkt.

In afwachting van de resultaten van de reeds ingezette maatregelen kijken we naar extra ondersteuning vanuit Europa. We pleiten hier onder meer voor scherpere emissienormen voor personenwagens, bestelwagens en vrachtwagens, eveneens voor hogere ambities inzake laadinfrastructuur.

2. Het aantal vervoerkilometers kent vooralsnog geen dalende trend, afgezien van de tijdelijke daling als gevolg van de COVID-pandemie. Uit het eerste voortgangsrapport van het Vlaams Luchtbeleid 2030 blijkt dat het aantal voertuigkilometers over de Vlaamse wegen jaar na jaar gestaag toeneemt. Deze stijging doet zich voor bij zowel het personenvervoer als het vrachtvervoer. Vooral het aantal kilometer afgelegd door bestelwagens neemt sterk toe (bijna 20% t.o.v. 2015). Waar we in 2015 ongeveer 58,5 miljard kilometer aflegden, bedroeg dit in 2019 ongeveer 61 miljard voertuigkilometers.

Voor de bijkomende maatregelen om het aantal afgelegde voertuigkilometers te laten dalen, zie het antwoord op vraag 1 inzake het aangescherpte klimaatbeleid.

3. Volgens het meest recente onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen (OVG 5.5) wordt bijna 65% van de verplaatsingen met de auto afgelegd, hetzij als bestuurder, hetzij als passagier. Zo'n 6.7% van de verplaatsingen wordt per openbaar vervoer afgelegd en zo'n 26% per (elektrische) fiets en te voet.

Deze verdeling fluctueert doorheen de jaren en er kan gesteld worden dat het aandeel verplaatsingen met de auto relatief stabiel blijft.

Voor bijkomende maatregelen om het aantal afgelegde voertuigkilometers te laten dalen, zie het antwoord op vraag 1 inzake het luchtbeleidsplan.

4. De luchtverontreinigende emissies van voertuigen hangen voornamelijk af van de luchtzuiverende technieken die worden gebruikt (roetfilter, SCR katalysator) en niet zozeer van gewicht en volume. De impact hiervan wordt wel meegenomen via de emissiefactoren die gebruikt worden bij het opstellen van de emissie-inventaris door VMM. Om de handhaving op voertuigemissies te versterken heb ik samen met minister Demir een conceptnota aan de Vlaamse Regering voorgelegd op 3 december 2021 met daarin een pakket bijkomende maatregelen.
5. Het luchtbeleidsplan maakt reeds melding van de bijstelling van de advieswaarden van de WGO. Dit heeft een invloed op de lange termijn doelstellingen (2050) en de middellange termijn doelstelling (2030) voor NO₂. De impact hiervan wordt door VMM in 2022 in kaart gebracht. Er is reeds contact tussen de administraties om de gevolgen van deze bijstelling van het WGO-advieswaarden te bekijken. Het luchtbeleidsplan wordt tegen het voorjaar van 2023 geactualiseerd.