

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1494
van **STIJN BEX**
datum: 16 juni 2022

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Luchtvervuiling en fijnstof - Verkeer en transport (2)

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 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. Uit het voortgangsrapport van het Vlaams Luchtbeleidsplan leren we dat de emissies van NOx en PM2.5 in de periode 2015 tot 2019 met respectievelijk 17% en 23% daalden.

In het luchtbeleidsplan werden de volgende overkoepelende doelstellingen geformuleerd voor het wegtransport.

- 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.

Op 22 november 2021 stelde ik de minister een schriftelijke vraag (nr. 327) over luchtvervuiling en fijn stof. In het antwoord verwees zij naar tal van maatregelen, onder meer naar de 'Clean-power for transport'-visie 2030 en de bijkomende klimaatmaatregelen die werden aangekondigd in het kader van Fit For 55. Voor het terugdringen van de voertuigkilometers door het personenvervoer wijst de minister er op dat er een centrale en sturende rol toebedeeld wordt aan de vervoerregio's. In elke vervoerregio moet er in 2022 een regionaal mobiliteitsplan gefinaliseerd worden, waarin wordt ingezet op modal shift en terugdringen van het aantal voertuigkilometers. Uit het eerste voortgangsrapport van het Vlaams Luchtbeleidsplan blijkt echter dat het aantal voertuigkilometers over de Vlaamse wegen jaar na jaar gestaag toeneemt, zowel voor personen- als voor vrachtvervoer. In 2019 werden er ongeveer 61 miljard voertuigkilometers geregistreerd.

Om de handhaving op voertuigemissies te versterken, werd op 3 december 2021 een conceptnota voorgesteld met daarin een aantal bijkomende maatregelen. Op 15 juni

kondigde de minister op Radio 2 aan dat de uitstoot van dieselwagens vanaf Euronorm 5 vanaf 1 juli 2022 niet langer met een traditionele roettest maar met een deeltjesteller zal worden gecontroleerd. Deze maatregel, die werd aangekondigd in de conceptnota, moet er voor zorgen dat bij de autokeuring gecontroleerd kan worden of een roetfilter niet optimaal werkt of werd weggehaald.

De Wereldgezondheidsorganisatie paste in 2021 de alarmdrempels voor luchtvervuiling aan naar beneden. De Vlaamse Milieumaatschappij zou de impact daarvan dit jaar in kaart brengen. De minister stelde in haar antwoord op mijn schriftelijke vraag dat het luchtbeleidsplan tegen het voorjaar van 2023 geactualiseerd zou worden.

Een publicatie van een studie voor het Europees Milieuagentschap ("Transport Non-exhaust PM-emissions, An overview of emission estimates, relevance, trends and policies", Kris Vanherle et al., march 2021) stelt dat de emissies van fijn stof (PM10 en PM2.5) voor wegtransport sterk afnamen sinds 1990 in de Europese Unie. Deze daling is te wijten aan maatregelen om de emissies van fijn stof door verbrandingsmotoren te beperken. In 2018, het laatste meetjaar van de studie, is echter te merken dat de emissie van fijn stof niet afkomstig van de verbrandingsmotor, maar wel van bandenslijtage, wegdekslijtage en slijtage van remmen voor PM10, nu de belangrijkste bron van fijnstofvervuiling door wegtransport is. Voor PM2.5 zitten deze emissies op hetzelfde niveau als PM2.5-emissie afkomstig van de verbrandingsmotor. In tegenstelling tot de fijnstofemissie afkomstig van de verbrandingsmotor, is er een stijgende trend merkbaar voor de fijnstofemissie afkomstig van slijtage, onder meer door het toenemende gemiddelde gewicht van personenwagens. Ook elektrische wagens veroorzaken deze emissies van fijn stof. Al spelen er twee effecten. Elektrische wagens zijn doorgaans zwaarder, waardoor ze meer fijnstofemissies veroorzaken door rem- en bandenslijtage. Anderzijds gaan elektrische wagens vaker 'regeneratief remmen' waardoor ze met behulp van de motor in plaats van de remmen afremmen.

1. Op welke manier zal de minister er voor zorgen dat de regionale mobiliteitsplannen bijdragen tot de ambities van het Vlaamse Gewest met betrekking tot de modal shift en het terugdringen van de vervoerkilometers?
 - a) Is elke vervoerregio er aan gebonden om de doelstelling van een modal shift van 40% (en 50% voor de vervoerregio's Gent, Antwerpen en de Vlaamse Rand) op te nemen in hun regionale mobiliteitsplannen?
 - b) Zullen er reductiedoelstellingen met betrekking tot het aantal voertuigkilometers geformuleerd worden in de verschillende vervoerregio's? Hoe coördineert de minister dat deze doelstellingen samen overeenkomen met de doelstelling van de Vlaamse Regering geformuleerd in het luchtbeleidsplan?
2. De implementatie van de deeltjestellertest gebeurt vanaf 1 juli 2022.

Kan de minister voor de overige maatregelen uit de conceptnota betreffende handhaving van voertuigemissies in Vlaanderen een overzicht geven van de stand van zaken?
3. Wanneer verwacht de Vlaamse Regering het rapport van de Vlaamse Milieumaatschappij over de nieuwe alarmdrempels voor luchtvervuiling van de WHO?
4. Betreffende emissies van fijnstofpartikels die niet afkomstig zijn van de verbrandingsmotor:

- a) Voert de minister momenteel al beleid om de fijnstofemissies afkomstig van bandenslijtage, wegdekslijtage en slijtage van remmen te beperken? Zo ja, met welke maatregelen?
- b) Is de minister van plan om fijnstofemissies afkomstig van slijtage van banden, wegdekslijtage en slijtage van remmen op te nemen in de aanpassing van het luchtbeleidsplan in 2023?

ANTWOORD

op vraag nr. 1494 van 16 juni 2022
van **STIJN BEX**

1. a. De regionale mobiliteitsplannen hebben nog niet het hele planproces doorlopen, maar er wordt bij het uittekenen van de plannen uiteraard rekening gehouden met de aangehaalde doelstellingen voor modal shift, die overigens ook in het regeerakkoord zijn opgenomen.
- b. De reductiedoelstellingen met betrekking tot het aantal voertuigkilometers zoals opgenomen in het Luchtbeleidsplan worden in alle regionale mobiliteitsplannen meegenomen als na te streven doelstelling waaraan de regio's maximaal dienen bij te dragen. De regio's kunnen echter niet direct ingrijpen op bovenregionale mobiliteit. In het Luchtbeleidsplan zijn ook maatregelen opgenomen die op Vlaams niveau moeten bijdragen tot een daling van de voertuigkilometers. Er wordt daarnaast een monitoring uitgebouwd die zowel Vlaamse als regionale parameters zal bevatten en waarmee we de evolutie nauwgezet zullen kunnen opvolgen.

Ondertussen is ook een herziening van het Luchtbeleidsplan en het Vlaams Energie- en Klimaatplan in voorbereiding, waarin mogelijk bijkomende maatregelen zullen worden opgenomen. Het is echter nog te vroeg om hierover een uitspraak te doen of meer details te geven.

2. De twee studies om het toepassingsgebied van de deeltjestellertest uit te breiden naar zwaardere dieselveertuigen (vrachtwagens, bussen) en benzinevoertuigen zijn lopende en het definitief verslag zal eind 2022 beschikbaar zijn.

De erkende keuringscentra zijn volop bezig met de voorbereidingen om nieuwe keuringslijnen te voorzien voor de motorfietskeuring die vanaf 1 januari 2023 van start zal gaan bij wederverkoop en na een ongeval (enkel geseinde gevallen). De voorbereidingen houden ook de opmaak van nieuwe instructies voor de motorfietskeuring, de opleiding van de controleurs en de opmaak van technische voorschriften voor de meetapparatuur.

De studie m.b.t. een NOx-test voor voertuigen werd afgesloten en er blijkt geen eenvoudige directe NOx-test voorhanden te zijn om gebruikt te kunnen worden tijdens de technische keuring. Een vervolgstudie moet uitwijzen of de NOx via een indirecte manier kan bepaald worden.

Om het aantal niet-gekeurde voertuigen terug te dringen werd gekozen om de burgers via het burgerprofiel te verwittigen dat ze naar de technische keuring dienen te gaan. Dit initiatief zal door het Agentschap Digitaal Vlaanderen en GOCA Vlaanderen gerealiseerd worden. Op dit moment onderhandelen beide partijen over de volledige scope van dit project. De uitrol is voorzien voor begin 2023.

Voor de problematiek van bewust niet-gekeurde voertuigen is overleg doorgedaan met diverse actoren om in de loop van 2022 tot een uniforme aanpak van de werkwijze van de parketten te komen.

Het initiatief om het toepassingsgebied van de controle langs de weg uit te breiden met personenvoertuigen (M1) en lichte vracht (N1) zit in de scopebepaling van

complexe kwesties zoals de sancties. Nadien zal er overleg worden opgestart tussen MOW, VLABEL, VMM en Centrex. Op basis van deze besprekingen zal dan een finaal plan van aanpak worden uitgewerkt.

De controle langs de weg is met een gestandaardiseerde AdBlue-test uitgebreid. Additioneel heeft VLABEL recent de eerste sniffercar in gebruik genomen. De controlecapaciteit zal in de loop van september verdubbeld worden om zo de pakkans te vergroten.

De uitrol van de remote sensing is een complexe opdracht en de besprekingen tussen diverse actoren zijn nog lopende.

Voor de aanpak van het wettelijk kader zijn afspraken gemaakt tussen de actoren zodat dit in 2022-2023 uitgevoerd kan worden.

Voor het opzetten van de centrale database verwacht VMM de eerstkomende tijd de toestemming te krijgen om het analysewerk op te starten ter voorbereiding van de IT-infrastructuur. Ook hiervoor is afstemming met de stakeholders lopende om de behoeften van de verschillende overheidspartners correct aan bod te laten komen tijdens dit werk en tevens zal nagegaan worden welke IT-modules al beschikbaar zijn. Tegen 2024 dient het volledig en performant datasysteem opgezet te worden dat beschikt over alle voorziene functionaliteiten.

Het laatste luik van de conceptnota gaat over de toezicht van voertuigfabrikanten via het uitbreiden van het bestaand aantal "In Service Conformity-tests" (ISC-tests) die voortvloeien van een Europese verplichting.

In afwachting van een uitspraak van de Raad van State inzake de bevoegdheid rond markttoezicht, heeft MOW in het voorjaar van dit jaar al ISC-tests uitgevoerd.

3. Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar collega-minister Zuhul Demir.
4.
 - a. Momenteel wordt er geen specifiek beleid gevoerd om de fijnstofemissies van slijtage van banden, wegdek en remmen te beperken. De algemene maatregelen om voertuigkilometers te beperken zullen ook deze emissies verminderen.
 - b. Alle inzichten en studies over emissies, zoals deze van fijn stof, worden meegenomen in de voorbereiding van de herziening van het luchtbeleidsplan, maar zoals eerder aangegeven is het denkwerk daarvoor nog volop aan de gang en is het nog te vroeg om meer details te kunnen geven.

Zoals u zelf al aangeeft remmen elektrische auto's regeneratief, waardoor er dus veel minder slijtage is van de remmen en bijgevolg dus minder fijn stof dat vrij komt. Vandaar blijf ik sterk inzetten op de verdere vergroening van het wagenpark door te investeren in de nodige laadinfrastructuur. Zo geven we de burger het vertrouwen om de overstap te maken naar een zero-emissie voertuig voor de noodzakelijke verplaatsingskilometers die niet op alternatieve wijze kunnen worden afgelegd.

Wat het wegdek betreft, moet steeds een evenwicht gezocht worden tussen tegenstrijdige belangen. Beton is harder dan asfalt, maar zorgt dan weer voor meer geluidshinder. Een gladder wegdek heeft een kleinere rolweerstand, en zorgt dus voor minder slijtage van banden, maar heeft als nadeel dat de remafstand verlengt, wat de weg minder veilig maakt.