

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 278

van **MIEKE SCHAUVLIEGE**

datum: 26 januari 2024

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Luchtbeleidsplan 2030 - Actualisatie

In oktober 2019 keurde de Vlaamse Regering het Luchtbeleidsplan 2030 goed. Het plan bevat maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen. Het luchtbeleidsplan zou om de vier jaar een update moeten krijgen, dus voor het eerst in het najaar van 2023. De minister kondigde eerder aan te willen streven naar een actualisatie van het luchtbeleidsplan tegen het voorjaar van 2024, omdat ze wachtte op een update van Europese regelgeving.

Eind 2021 adviseerde de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) al over [bijkomende luchtkwaliteitsmaatregelen](#). Het lijstje van mogelijke bijkomende maatregelen bevat onder andere: slimme kilometerheffing, vergroening van de verkeersfiscaliteit en uitfasering van oude houtkachels. De oproep van de SERV werd in 2022 herhaald door een [coalitie van milieu- en gezondheidsorganisaties](#).

1. Welke lessen trekt de minister uit de voortgangsrapportages, met name rond de aspecten transport, houtverbranding en vermessing? Zijn extra initiatieven nodig volgens haar?
2. Wanneer mogen we de actualisatie van het luchtbeleidsplan verwachten?



**Vlaams
Parlement**

ANTWOORD

op vraag nr. 278 van 26 januari 2024

van **MIEKE SCHAUVLIEGE**

1. Het voortgangsrapport toont aan dat de doelstellingen gehaald worden of binnen bereik zijn van het huidige luchtbeleidsplan.

De kortetermijndoelstelling uit het luchtbeleidsplan bepaalt dat we nergens in Vlaanderen de Europese luchtkwaliteitsnormen en/of streefwaarden overschrijden. Op alle meetplaatsen met automatische monitoren worden sinds 2018 geen overschrijdingen van de NO₂-jaargrenswaarde meer gemeten. Er werden in 2020 en 2021 ook geen overschrijdingen meer gemeten van de NO₂-jaargrenswaarde met indicatieve metingen met passieve *samplers*. De NO₂-concentraties in 2021 lagen gemiddeld hoger dan in 2020, maar wel lager dan in 2019. In 2022 werd er opnieuw een lichte overschrijding van de jaargemiddelde NO₂-grenswaarde gemeten (met een passieve *sampler*) aan een drukke gewestweg in Houthalen-Helchteren (41 µg/m³). Luchtkwaliteit is daarom een van de doelstellingen van het complex project 'Noord-Zuidverbinding Limburg' op deze locatie. Op basis van modellering zien we nog beperkte overschrijdingen van de NO₂-jaargrenswaarde in Vlaanderen. We berekenden op basis van de modelkaarten dat er in 2021 nog ongeveer 0,05% van de inwoners van het Vlaamse Gewest werd blootgesteld aan concentraties die de grenswaarde overschreden. In 2022 nam dit verder af tot ongeveer 0,013%. Bijgevolg wordt de gemodelleerde NO₂-jaargrenswaarde tot op heden net niet overal in Vlaanderen gerespecteerd. Echter, de verplichting tot het melden van gemodelleerde resultaten is opgelegd door de Rechtbank van Eerste Aanleg van Brussel. Dit gaat verder dan wat de huidige Luchtkwaliteitsrichtlijn oplegt aan de andere lidstaten van de Europese Unie. Vlaanderen argumenteert daarom dat de Europese Commissie Vlaanderen hierop niet kan sanctioneren omdat zij grondiger haar werk doet dan de andere lidstaten. Dit zou het *level playing field* schenden en bijgevolg het Vlaamse Gewest discrimineren.

De fijnstofnorm wordt nergens overschreden, behoudens één overschrijding van een daggrenswaarde door lokale wegenwerken.

Ook de PAK-concentraties overschrijden de streefwaarden niet.

Voor de middellange termijn zijn er in het luchtbeleidsplan doelstellingen opgenomen rond emissies en de impact van luchtvervuiling op gezondheid, vegetatie en ecosystemen. Die liggen binnen bereik mits uitvoering van de maatregelen uit het luchtbeleidsplan. De implementatie door de desbetreffende beleidsdomeinen en bevoegde minister(s) loopt over verschillende jaren en soms zelfs over verschillende beleidscycli.

De meeste maatregelen voor de transportsector zitten op schema (54%). Een aantal maatregelen vertonen een kleine afwijking of moeten worden bijgestuurd (26%). De maatregelen die de ontdieseling in de hand werken, zoals de lage emissiezones en de verkeersbelastingen, hebben duidelijk effect. In 2022 is het aandeel diesel in de nieuwverkoop 17%. Zero-emissiewagens vinden stilaan hun ingang (12% in de nieuwverkoop).

Binnen de transportsector is ook scheepvaart een belangrijke NO_x bron, waartoe zeevaart het meest bijdraagt. Emissies van de zeevaartsector kunnen door het gebruik

van schonere motoren en het stimuleren van alternatieve brandstoffen en walstroom worden gereduceerd. In 2021 werd een belangrijke stap gezet door de Europese Commissie die wetgevende voorstellen onder Fit For 55 (AFIR en FuelEUMar) heeft gelanceerd. Die zullen lidstaten verplichten om walstroominfrastructuur te voorzien voor de grootste container- en cruiseschepen. Met dit pakket worden schepen bovendien verplicht om van walstroominfrastructuur gebruik te maken. In 2023 werd over deze verordeningen een politiek akkoord gevonden tussen de Europese Raad en de Europese Commissie.

Eind oktober 2022 liep de Green Deal 'huishoudelijke houtverwarming' af. De Green Deal-acties gericht op het beleidsvoorbereidende studieonderzoek en de kennisopbouw zijn grotendeels afgerond. In de eerste twee tot drie jaar van de Green Deal-periode werden ook diverse nieuwe publicaties van de Green Deal opgeleverd, zoals een code van goede praktijk voor huishoudelijke houtverwarming, een leidraad voor het voorkomen en beperken van hinder en rook afkomstig van huishoudelijke houtverwarmingstoestellen, een BBT-studie (Best Beschikbare Technieken) voor huishoudelijke houtverwarming en een leidraad met stappenplan voor betere aanpak van hinderklachten van houtkachels. In de tweede helft van de Green Deal-periode werd een aanzet gegeven voor de uitwerking van concrete beleidsvoorstellen en effectieve acties op het terrein. Tot slot werd eind 2022 gestart met communicatie over de beschikbare output van de Green Deal en de negatieve gevolgen van houtstook (nieuwe web-rubriek, folder, voorbeeldartikels, nieuwsbrieven, mailing, webinars,...). Ook werd de campagne 'Hout het gezond' gelanceerd. Deze communicatie- en sensibiliseringsmaatregelen zijn voornamelijk gericht op lokale overheden.

In het luchtbeleidsplan zijn een viertal maatregelen opgenomen die betrekking hebben op het aanwenden van mest, en op de correcte en meest efficiënte implementatie van luchtwassers. De maatregel over de verplichting van een elektronisch monitoringssysteem op bestaande en nieuwe luchtwassers werd in wetgeving vertaald. De maatregelen rond mestaanwending worden momenteel besproken en in lijn gebracht met het luchtbeleidsplan op het opvolgingsorgaan van MAP 7.

2. Momenteel is de Europese Luchtkwaliteitsrichtlijn in herziening. Het huidige voorstel bevat o.a. een aanscherping van de luchtkwaliteitsnormen met een inwerkingtreding vanaf 2030. Zodra deze bijgestelde luchtkwaliteitsnormen van kracht zijn, zal hieraan getoetst worden en dit heeft bijgevolg impact op de doelstellingen van het luchtbeleidsplan.

Om rekening te kunnen houden met de herziening van de Europese Luchtkwaliteitsrichtlijn besliste de Vlaamse Regering op 6 oktober 2023 om de actualisatie van het luchtbeleidsplan met een jaar uit te stellen (2024 i.p.v. 2023). Hiermee speelt Vlaanderen zo snel als mogelijk in op de gewijzigde doelstellingen.

De onderhandelingen over de herziening van de Luchtkwaliteitsrichtlijn loopt. Zowel de Europese Raad als het Europees Parlement bereikten een akkoord. De trilogie zijn nu volop bezig. We streven ernaar deze onder het Belgische voorzitterschap af te ronden. De nieuwe Europese Raad zal dit dossier (opnieuw) moeten bekrachtigen. Een actualisatie van het luchtbeleidsplan wordt daarom ten vroegste eind 2024 verwacht.