

Achtergrondnota Bezwaarschrift Luchtbeleidsplan

Inleiding.

Deze nota geeft achtergrondinfo bij de 6 punten die we in ons bezwaarschrift naar voor brengen.

Vlaanderen werd door Europa verplicht om een Luchtbeleidsplan 2030 op te maken omdat de regio jaar na jaar de Europese normen niet haalt.

In plaats van maatregelen te nemen om die, al veel te lage normen, wel te halen, vraagt Vlaanderen uitzonderingen aan en tracht ze Europese boetes uit te stellen door vage luchtbeleidsplannen op te stellen. De info werd verzameld door in recente krantenarchieven te duiken. Journalisten maken droge rapporten immers leesbaarder ☺.

Deze info zal van jou alleen maar een meer overtuigde grootouder voor het klimaat maken !!!

1. De kwaliteit van onze lucht is vandaag al onaanvaardbaar en maakt vele kinderen ziek. Uw luchtkwaliteitsplan verandert weinig op korte termijn (van nu tot 2030). Meer gedurfde voorstellen worden doorgeschoven naar later, naar volgende regeringen. Wij vinden het alvast onaanvaardbaar dat Vlaanderen de Normen van de Wereldgezondheidsorganisatie niet overneemt. Zo vermeldt het plan letterlijk:

Op lange termijn (2050) brengen we de luchtvervuiling door antropogene bronnen, zoals industrie, landbouw en verkeer, drastisch terug. We streven ernaar dat de luchtkwaliteit in Vlaanderen geen significante negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners, zoals die door de WGO ingeschat wordt, en dat de draagkracht van ecosystemen niet meer overschreden wordt.

Het is onaanvaardbaar dat deze internationaal aanvaarde normen verlaagd worden tot streefwaarden en dan nog tegen 2050. Ook onze achterkleinkinderen zullen dus opgroeien in vervuilde lucht.

1.1 Ons land haalt de Europese normen niet!

‘België overschrijdt al sinds 2010 de Europese emissienorm voor schadelijke stikstofoxiden. Ons land vraagt de Commissie ook dit jaar (augustus 2018) weer een uitzondering om de boete te vermijden. In 2001 engageerde ons land zich om de jaarlijkse uitstoot van schadelijke stoffen – stikstofoxiden, zwaveldioxide, ‘niet-methaan vluchtige organische stoffen’ en ammoniak – te reduceren en te plafonneren tegen 2010. Vanaf dan mocht het plafond niet meer worden

overschreden, maar ons land heeft de NO_x-norm sindsdien nooit gehaald. Ook nu niet.

Ons land vraagt de Europese Commissie opnieuw om de officieel gemeten hoeveelheid uitstoot van vervuilende stikstofoxiden (NO_x) 'naar beneden bij te stellen', zodat we de Europese emissienorm toch nog halen. In 2016 stootte België 182 miljoen kilogram stikstofoxiden uit, terwijl de Europese grens op 176 miljoen kilogram is vastgelegd. Omdat we de norm niet halen, hangt ons land een boete boven het hoofd.

De belangrijkste reden om de uitzondering te vragen is het gesjoemel van de autobouwers met dieselwagens, waardoor ze in realiteit veel hogere concentraties vervuilende stoffen de lucht in spuwen dan aangegeven.

De Europese Commissie staat aanpassingen voor de norm toe als er factoren niet in rekening werden gebracht toen de plafonds zijn vastgelegd. Voor zijn te hoge uitstoot in 2015 kreeg België clementie, net omdat het de impact van Dieselgate niet kon voorzien in zijn modellen en beleid. 'Maar dat geldt niet meer voor 2016, want toen was Dieselgate al bekend', zegt Anton Lazarus van het European Environmental Bureau (EEB), een koepel van Europese milieuorganisaties.

Het Europees Milieuagentschap schat dat de luchtvervuiling in 2014 tussen de 10.000 en de 12.000 voortijdige sterften in België veroorzaakte. Stikstofoxiden spelen daar een rol in. 'De Commissie moet goed kijken of het beleid voldoende stappen heeft genomen om ze terug te schroeven', zegt Lazarus. 'België blijkt al jaren een van de slechtste leerlingen van de klas.'

1.2 Vlaams minister Schauvliege neemt haar verantwoordelijkheid niet, gebruikt populistische argumenten en schuift de hete aardappel door.

Volgens Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw Joke Schauvliege zou het 'onaanvaardbaar' zijn dat de 'belastingbetaler moet meebetalen aan een Europese boete omdat we de norm overschrijden door fraude van de autoconstructeurs.

'Helemaal mee eens', zegt Lazarus van het EEB. 'Maar moet de belastingbetaler dan wel boeten door slechte lucht in te ademen? Het is niet de belastingbetaler, maar de auto-industrie die de boetes moet betalen. Alleen: Europa heeft nooit zijn tanden laten zien.'

1.3 Impact op gezondheid wordt steeds duidelijker, Europese normen onvoldoende om gezondheid Europeanen te garanderen

* Wat doet luchtvervuiling concreet met ons lichaam? De lijst van negatieve effecten wordt steeds langer: lager geboortegewicht, snellere veroudering, kortere levensduur, verminderde hersenfunctie, meer dementie, long-, hart- en vaatziekten en kankers. Het zit hem zelfs in de 'alledaagse' dingen, zoals

verkoudheden, bewijst ook een nieuwe studie die deze week in het vakblad *Cell Reports* staat.

* Recent toonden onderzoekers van Queen Mary University of London aan dat luchtvervuiling tot in de placenta kruipt.

De onderzoekers achten het aannemelijk dat als de luchtvervuiling tot in de placenta geraakt, dat ze ook verder kan doordringen tot het kind. 'We weten bovendien dat stofdeeltjes niet tot in het lichaam van de baby moeten geraken om schade te veroorzaken, aangezien ze al nadelig zijn voor de moederkoek, wat onrechtstreeks een impact heeft op de foetus', zegt dokter Norrice Liu. Het is wel extra verontrustend dat de vaststelling gebeurde bij moeders uit Londen. Dat mag dan wel een grootstad zijn, toch voldoet de Britse hoofdstad aan de Europese drempelwaarden voor fijn stof. De Londense vrouwen worden blootgesteld aan een jaargemiddelde van 15 microgram fijn stof per kubieke meter, wat vergelijkbaar is met de gemiddelde concentratie in Vlaanderen. De studie is een zoveelste bewijs dat de Europese normen niet voldoen, en dat de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (een jaargemiddelde van 10 microgram per kubieke meter) een absolute bovengrens zouden moeten zijn om onze gezondheid – en die van onze nakomelingen – te beschermen.

* Er is geen groter milieurisico voor de gezondheid van de Europeanen dan luchtverontreiniging, zegt ook de Europese Rekenkamer. De grenswaarden voor vervuilende stoffen die in 2008 werden opgelegd aan de lidstaten – de waarden die we niet mogen overschrijden – liggen veel te hoog. De EU-lidstaten doen bovendien niet genoeg om die 'lakse' grenswaarden te halen: de vervuiling daalt, maar daalt niet sterk genoeg. En de Europese Commissie, die niet eens over de beste gegevens beschikt, doet er dan weer veel te lang over om inbreuken af te straffen. Het eerste punt is meteen het belangrijkste. Want zelfs al zouden alle EU-lidstaten mooi de grenswaarden halen, dan nog zou de gezondheid van de Europeanen allesbehalve beschermd zijn.

Naleving van de grenswaarden door de lidstaten in 2016



-  niet-naleving van PM-, NO₂ en SO₂-normen
-  niet-naleving van PM- en NO₂-normen
-  niet-naleving van PM- of NO₂-normen
-  naleving van PM-, NO₂ en SO₂-normen
-  geen date

PM: stofdeeltjes
NO₂: stikstofdioxide
SO₂: zwaveldioxide

* Alle negatieve gezondheidseffecten van luchtverontreiniging die wij onderzocht hebben, zijn al waarneembaar onder de Europese grenswaarde voor fijn stof, zegt epidemioloog **Tim Nawrot** (UHasselt). 'De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) hanteert een veel strengere norm: een jaargemiddelde van 10 microgram PM_{2,5} (*'particulate matter' met een diameter kleiner dan 2,5 micrometer, nvdr*), tegenover de 25 microgram van Europa. Zelfs de VS is veel strenger, met 12 microgram per kubieke meter.'

'Als de luchtverontreiniging zou dalen tot onder de WHO-normen, dan zouden we wellicht de **ziektelast in ons land met 5 à 6 procent** kunnen doen dalen', stelt Nawrot. 'Ter vergelijking: als we allemaal voldoende groenten en fruit zouden eten, daalt de ziektelast met 2 procent. Luchtvervuiling is van de orde van overgewicht: als we allemaal een gezond gewicht hadden, zou de ziektelast ook met 5 à 6 procent dalen.'

1.4 Laks Europees beleid. Misschien, ooit, wie weet krijgt België een boete

Wat PM_{2,5} betreft zit België tegenwoordig ruim onder de Europese grenswaarde en niet heel veel boven de WHO-norm (Vlaanderen rond de 12 microgram, Brussel rond de 13), maar op het vlak van een andere vervuilende stof, stikstofdioxide, voldoen we niet aan de normen van de EU. En dus betalen we boetes? Nemen we drastische maatregelen?

Zo blijkt het niet te werken. De Europese Commissie moet waken over het naleven van de afspraken, maar dat gaat bijzonder traag en ondoeltreffend, blijkt uit het rapport van de Rekenkamer. **Als landen slechte waarden voorleggen, dan moeten ze een luchtkwaliteitsplan opstellen om het probleem aan te pakken. Maar die plannen blijken niet altijd realistisch.** Pas na het volledige verloop van het plan – doorgaans een jaar of vijf – wordt bekeken of het gewerkt heeft. Is dat niet het geval? Dan moet er een nieuw plan worden opgesteld, enzovoort.

Bij heel ernstige inbreuken kan de Europese Commissie een procedure opstarten. Dat is al voor twintig landen gebeurd, waaronder België. Maar gemiddeld duurt het acht jaar om de procedure te doorlopen en tot een uitspraak te komen bij het Hof van Justitie. Voorsnog leidde dat nog niet tot geldboetes. De procedure tegen België, waar de concentraties stikstofdioxide op verschillende plekken te hoog is, begon pas twee jaar geleden.

En dat alles gebeurt op basis van soms ontoereikende data. Daarvan is ook Brussel een 'mooie' illustratie. In het rapport wordt het volgende voorbeeld aangehaald om aan te tonen dat de officiële metingen niet altijd het meest accurate beeld schetsen: 'In Brussel registreerde het meetstation Kunst-Wet in 2008 een zeer hoog jaargemiddelde voor NO₂ (101 µg/m³). Het station werd in 2009 gesloten vanwege werkzaamheden, maar toen de werken waren afgerond

(in 2016), rapporteerde het station nog steeds geen officiële gegevens aan de Commissie’.

Navraag bij de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (IRCEL) leert dat het station niet voldoet aan de ‘inplantingsvereisten’ (*het staat niet op de juiste plaats, nvdr*) om officieel opgenomen te worden. Brussel doet volgens de letter van de Europese wet ook niets verkeerd, het dient voldoende gegevens van andere meetstations in. Maar het zegt wat over die Europese wet, wanneer de meetstations met de ‘zwaarste’ cijfers zomaar uitgesloten kunnen worden.

2. Vuile lucht trekt zich niets aan van grenzen. Vlaanderen heeft zich de voorbije decennia geprofileerd als logistiek centrum (doorvoerregio) en zo veel extra vervuילend verkeer en industrie aangetrokken. Propere lucht vraagt dan ook gedurfde maatregelen voor gans de regio, liefst nog in samenspraak met de ons omringende landen. We vinden het dan ook getuigen van groot cynisme als we lezen dat heel wat verantwoordelijkheid wordt doorgeschoven naar de gemeenten. In het plan lezen we:

Gemeenten die beslissen om een LEZ in te voeren kunnen rekenen op ondersteuning van de Vlaamse overheid. We sensibiliseren de overige knelpunt-gemeenten en monitoren de impact van een LEZ op de roet- en NO₂-concentraties.

De gemeenten krijgen meer mogelijkheden om lage emissiezones in te voeren. Die lage emissiezones bieden geen soelaas aan de globale luchtkwaliteit, zeker als die gemeente omsloten wordt of erger nog doorsneden wordt door autosnelwegen, waar dag en nacht vervuילende vrachtwagens over rijden.

2.1 Luchtvervuiling is geen stedelijk probleem! Nergens nog gezonde lucht in Vlaanderen

Tot in de kleinere Vlaamse gemeenten worden de Europese normen voor stikstofdioxide overschreden. Dat blijkt uit een nieuw luchtkwaliteitsmodel van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) dat vervuiling tot op straatniveau in kaart brengt (januari 2018).

Niet alleen in Brussel, Antwerpen of Gent, maar in zowat alle Vlaamse steden en gemeenten zijn er straten waar de gemiddelde jaarconcentratie van stikstofdioxide (NO₂) de Europese grenswaarden overschrijdt. NO₂ wordt vooral uitgestoten door diesels, en geeft een goede indicatie van luchtvervuiling veroorzaakt door verkeer. Vlaanderen is één groot verstedelijkt gebied, waardoor het hele grondgebied in de alarmzone zit. Niet alleen in stads- en

gemeentekernen, maar ook op de steenwegen ertussen – met lintbebouwing en baanwinkels – gaan de waarden in het rood.

Het nieuwe model, dat de onderzoeksinstelling VITO ontwikkelde samen met de VMM, houdt voor het eerst rekening met *street canyons*, smalle straten met bebouwing waar de vuile lucht blijft hangen. Er werden nieuwe kaarten gemaakt voor NO₂, maar ook voor dieselroet (black carbon), en voor fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀). Vooral voor het verkeersgerelateerde NO₂ en dieselroet zijn de verschillen tussen het oude en het nieuwe model frappant.

2.2 Lokale besturen kunnen door het weren van het verkeer, het invoeren van Lage emissie zones wel plaatselijk de luchtkwaliteit verbeteren.

Schonere lucht, meer bezoekers en een betere doorstroming: het circulatieplan in Gent werkt.

Uit metingen van de Vlaamse Milieumaatschappij op twintig punten blijkt dat de luchtkwaliteit sterk verbeterde. De gemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂) daalde sinds de invoering van het plan met 18 procent. Dat is dubbel zoveel als in de rest van Vlaanderen. Ook op de kleine ring is er een kleine daling.

Dat rijmt met tellingen die stad uitvoerde: over de hele stad nam het autoverkeer af met 12 procent en steeg het aantal fietsers met een kwart, terwijl ook het openbaar vervoer tijdens de avondspits 28 procent meer gebruikers kent.

De VMM vergeleek de Gentse metingen met de rest van Vlaanderen. Daar was in dezelfde periode een gemiddelde daling van 3,7 microgram per m³ te zien, vooral door de algemene vergroening van het wagenpark. In Gent-centrum is de daling dubbel zo groot. 'Een sterke indicatie dat er een aanzienlijk lokaal effect is', concludeert de VMM. Dat effect? Het circulatieplan.

2.3 Alleen structureel ingrijpen op de uitstoot van het verkeer zal echt het verschil maken.

* Europa kan zijn klimaatbeloftes van Parijs niet waarmaken als het de uitstoot van zijn wagenpark niet beteugelt. In november stelde de Commissie voor de CO₂-uitstoot van wagens tegen 2025 met 15 procent te verminderen tegenover het niveau van 2020, tegen 2030 moet dat 30 procent zijn. Alleen: het is nog onduidelijk waar de lat in 2020 zal liggen, voor de uitstoot moet worden afgebouwd. Hoe hoger de meetlat ligt, hoe makkelijker autobouwers er straks onder kunnen duiken.

De Commissie heeft zich weer 'laten belazeren' door de autobouwers, zegt William Todts, directeur van de Europese milieuorganisatie Transport & Environment. 'Sinds Dieselgate is er nog niets radicaal veranderd. De industrie

voert de tests nog steeds vooral zelf uit en nog steeds zijn niet alle nationale controleorganen even bereid om hun autobouwers streng aan te pakken.'

* Als Europa zijn klimaatbeloftes van Parijs wil nakomen, mogen al binnen tien jaar geen nieuwe benzine- of dieselwagens meer worden verkocht zegt Greenpeace. 2028 moet einde rit zijn voor verbrandingsmotor. Zo ambitieus wereldleiders zich drie jaar geleden toonden met het klimaatakkoord van Parijs, zo klein is het besef dat nodig is om die belofte waar te maken. Als we ernaar streven om de opwarming van de aarde (bij voorkeur) te beperken tot 1,5 graden Celsius tegenover pre-industriële tijden, dan schieten de huidige inspanningen ruim tekort.

Terwijl de Europese lidstaten, de Commissie en het Parlement momenteel debatteren om de CO₂-normen tegen 2030 met 30 dan wel 45 procent te verstrengen, zou Europa de productie van de verbrandingsmotor al twee jaar eerder moeten stopzetten. 2028 is het einde van de rit voor diesel en benzine.

Tegen 2035 moet het aantal wagens dat met een verbrandingsmotor op de Europese wegen rijdt, met 80 procent gedaald zijn.

'Toen het akkoord werd gesloten, wisten we al dat er heel ingrijpende veranderingen nodig zijn, niet alleen in de auto-industrie, maar in alle sectoren', zegt Joeri Thijs, mobiliteitsexpert van Greenpeace. 'Maar dat besef is nog steeds niet doorgedrongen. We zien nu al wereldwijd de gevolgen van de opwarming van de aarde (*momenteel ongeveer 1 graad Celsius tegenover pre-industriële tijden, red.*), de wereld heeft niet voor niets beloofd om ernaar te streven de opwarming te beperken tot 1,5 graden.'

Voor automobielfederatie Febiac is de maatregel 'te drastisch', zegt Michel Martens, hoofd van de studiedienst. 'De auto's voor 2025 liggen vandaag al op de tekentafel. Als we vanaf 2028 geen benzine- of dieselwagens meer mogen verkopen, dan moet er binnen twee jaar al een volwaardig alternatief zijn, met een rijbereik van 500 kilometer of meer, zonder uitstoot. Dat is er nog niet.'

Maar de auto-industrie staat al vijftien jaar op de rem, zegt Thijs. 'De constructeurs willen de citroen van diesel en benzine zo lang mogelijk uitpersen. Maar zo bedreigen ze niet alleen het klimaat: ook economisch zullen Europese bouwers worden voorbijgestreefd door concurrentie uit China, dat volop de kaart van elektrische wagens heeft getrokken.' Volgens Thijs is het rapport van DLR een 'wake-upcall', maar is het nog niet te laat om het geweer van schouder te veranderen. 'Ook voor onze gezondheid zijn er alleen maar baten.'

De technologie voor een vergroening is er, zegt Thijs, maar de revolutie loopt vast bij de politieke wil. Die moet een duidelijk kader voorzien, met een vervaldatum voor de interne verbrandingsmotor. 'Het is hoopvol dat steden als Parijs de vlucht vooruit kiezen en vanaf 2025 geen diesel en vanaf 2030 geen benzine meer toelaten. Maar de nationale overheden en Europa slepen met de voeten.'

2.4 Extra inspanningen nodig in 'Dieselwalhalla' België

Terug naar de jaren tachtig. In Europa rijden amper personenwagens op diesel rond, op taxi's en wat andere kilometervreters na. Diesels zijn log en tuffen moeizaam de helling op. Maar de brandstof is, in vergelijking met benzine, goedkoop. In de nasleep van de oliecrisis hadden de Europese landen de accijnzen op diesel verlaagd om de transportsector wat ademruimte te geven.

Daar zien de autoconstructeurs, waarvan sommige in slechte papieren, een kans. Japanse en Amerikaanse autofabrikanten hebben geen personenwagens op diesel. Als de Europese fabrikanten een dieselmotoren kunnen creëren in Europa, zijn ze koning op hun thuismarkt. 'Zo ontstaat een industriële strategie rond diesel', zegt William Todts, directeur van de milieulobbygroep Transport & Environment. (T&E) 'Er wordt een turbo injectie op de dieselmotor gezet, die performanter en sportiever wordt. De consument hapt toe.'

In de loop van de jaren negentig wint diesel terrein. Wanneer in 1997, met het Kyoto-protocol, de schijnwerper op het klimaat wordt gericht, zien autobouwers een gedroomd momentum. Ze hameren erop dat dieselmotoren zo'n 20 procent minder CO₂ uitstoten per kilometer. Daar hebben beleidsmakers wel oren naar. In 1998 sluit de sector een compromis met de Europese Commissie. De fabrikanten beloven de CO₂-emissies van hun wagens te verlagen, maar dwingen de overheden om verder mee te stappen in het diesilverhaal. Terwijl Japanse autobouwers op dat moment overschakelen op de hybride, zet Europa in op diesel. Behalve de accijnsvoordelen aan de pomp, komen er CO₂-kortingen voor dieselwagens en worden verkeersbelastingen bijgesteld in functie van de CO₂-uitstoot. Minder zichtbaar voor het publiek is dat diesel van Europa ook laksere uitstootnormen voor luchtvervuiling krijgt. Over NO_x in de uitlaat wordt aanvankelijk met geen woord gerept. Als daar toch normen voor komen, zijn die voor diesel ruim drie keer zo soepel als voor benzine.

Die voorkeursbehandeling laat zich lezen in de verkoopcijfers. Terwijl diesel in de VS en China blijft steken op een marktaandeel van 1 à 2 procent, gaat het in Europa vlot over de 60. Het hoogtepunt wordt bereikt in 2008, met België als walhalla. 79 procent van de nieuw aangekochte wagens zijn diesels. België wordt zo het meest verdieselde land ter wereld.

2.5 Ons land blijft aanmodderen en mist de aansluiting met de toekomst van de mobiliteit voor de zoveelste keer, de recente bestelling van De Lijn als voorbeeld.

De Lijn zegt zelf dat ze na de levering van de nieuwe bussen de grootste groene vloot van de Benelux zal hebben. Maar de grote omslag naar elektrisch openbaar vervoer is nog niet ingezet in Vlaanderen. Dat terwijl de elektrische bus

wereldwijd 'wel heel hard gaat', zegt Auke Hoekstra, die de elektrische mobiliteit onderzoekt aan de TU Eindhoven.

Nederland rondde de kaap van honderd elektrische bussen, in Londen en Parijs rijden er een zeventigtal rond, en in de Chinese straten komen er – volgens Bloomberg – elke vijf weken 9.500 elektrische bussen bij (DS 25 april). De Brusselse MIVB deed bestellingen voor in totaal 32 elektrische voertuigen.

Waarom is Vlaanderen nog niet met volle overtuiging op die trein gesprongen? 'Elektrische bussen zijn momenteel nog heel duur', zegt De Lijn-woordvoerder Tom Van de Vreken. 'Een elektrische bus is – exclusief laadinfrastructuur – 40 procent duurder dan een hybride. De autonomie van de batterijen moet verbeteren. Er zijn ook voldoende laadpunten langs de trajecten nodig. En de kilometerkosten van elektrische bussen zijn nu nog hoger dan die van een andere aandrijving.'

3. Al jaren is iedereen het eens over het nut van de slimme kilometerheffing. Het zal de vervuilende verkeersstroom minstens een beetje laten opdrogen. Ook hier wordt de verantwoordelijkheid verder vooruit geschoven. Er komt nog maar eens een nieuwe diepgravende studie, de invoering verschuift naar ten vroegste 2024 of 2025.

Na de auto-industrie profileert nu ook automobilisten organisatie Touring zich als een uitgesproken voorstander van een kilometerheffing. Betalen per rit, dus, in de strijd tegen de files. Het is tegenwoordig lang zoeken naar tegenstanders.

Daarmee zet de organisatie zich op dezelfde lijn als Febiac, de federatie van de auto-industrie. Die had gisteren voluit voor dit type van rekeningrijden gepleit, in plaats van de huidige verkeersbelastingen. Ze moet wel 'slimmer' zijn dan de huidige kilometerheffing voor vrachtwagens. Dat betekent dat ze een variabel tarief moet hanteren naargelang het tijdstip: meer betalen in de spits dus.

Een kilometerheffing is democratischer en eerlijker dan de huidige verkeersbelastingen. 'Nu betaal je voor het bezit van een auto, ongeacht of je veel rijdt. En de overheid incasseert gretig die inkomsten, maar zet tegelijk de mensen wel aan om het openbaar vervoer of de fiets te nemen. Om de wagen, waar je zoveel voor betaalt, thuis te laten.'

Het valt op dat de autolobby met dit standpunt schouder aan schouder staat met de milieubeweging, die al langer pleit voor rekeningrijden. Het gebeurt niet vaak dat zij het zo roerend eens zijn. 'Het is logisch dat ook zij achter het idee staan', zegt Laurien Spruyt, mobiliteitsexpert van de Bond Beter Leefmilieu (BBL). 'Zowel de files als de vervuiling door het autogebruik zijn een groot probleem.'

Het is stilaan lang zoeken naar tegenstanders van het concept. Transporteconomen trekken al jaren aan de kar. Ook de werkgeversorganisaties Voka en VBO spraken zich er voor uit.

De burger blijft wantrouwige en politici missen de politieke moed om het systeem door te drukken. Aan Vlaamse kant is alleen Vlaams Belang nog resoluut tegen. De andere partijen zijn ofwel voor ofwel zeggen ze schoorvoetend dat het 'onvermijdelijk' is, zoals N-VA-voorzitter Bart De Wever recent nog. Aan Franstalige kant is er het CDH dat tegenstribbelt, hoewel de partij aanvankelijk ook pro was. Ze vreest dat de Walen, die langere afstanden afleggen naar hun werk, de dupe zullen zijn.

Dus wordt een broodnodige beslissing nog maar eens achteruit geschoven en verschuilen politici achter een zoveelste studie

4. Ook die andere grote vervuiler, de landbouw (fijn stof – stikstofoxide – ammoniak) blijft onder de radar in dit plan. Zo is het duidelijk dat de uitstoot van ammoniak met de huidige maatregelen, onvoldoende kan worden verminderd. Over de echte oplossing, de vermindering van de veestapel wordt in het plan zedig gezwegen.

4.1 Hoge fijn stofconcentraties in België en omliggende landen als gevolg van mest op de velden.

* De oorzaak is de vorming van secundair anorganisch fijn stof. Dat is fijn stof dat gevormd wordt door de reactie tussen stikstofoxiden uit het verkeer en ammoniak uit de landbouw. Primair fijn stof wordt rechtstreeks uitgestoten, bijvoorbeeld door dieselwagens, terwijl secundair fijn stof gevormd wordt na reacties in de atmosfeer, legt Frans Fierens van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) uit. In dit geval wordt ammoniumnitraat gevormd na een reactie tussen stikstofoxiden en ammoniak.

Vooraf in de lente worden nogal wat velden bemest en is er meer ammoniak in de lucht' De enige oplossing om het probleem aan te pakken, is de hoeveelheid stikstofoxiden, zwaveldioxide en ammoniak in de lucht reduceren, niet alleen vandaag maar duurzaam. Ammoniak is voor 90 procent afkomstig van de landbouw.

* De landbouw is verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van de methaan-emissie in Vlaanderen.

Ten opzichte van 2000 merken we een dalende lijn, al stagneert deze de laatste jaren. Deze trend volgt hoofdzakelijk de evolutie van de dieren aantallen. Toch is het belang van de sector in de totale methaan-emissie in Vlaanderen sinds 2000 procentueel aanzienlijk toegenomen. Als broeikasgas speelt de methaan-emissie

in de land- en tuinbouw een belangrijke rol in het broeikasgas-verhaal. Methaanemissie van de veeteelt komt voort uit:

- verteringsprocessen (ongeveer 70%);
- mestopslag (ongeveer 30%).

Runderen palmen het gros van de methaan-emissie uit verteringsprocessen in. Hun spijsverteringssysteem en verteerbaarheid van het veevoeder dragen daartoe bij. Varkens zijn dan weer een niet te verwaarlozen bron omwille van hun hoge aantal. Voor methaan-emissie uit mestopslag zijn varkens bij uitstek de grootste bron. Andere diersoorten als paarden, pluimvee, schapen hebben tot beide bronnen eerder een heel beperkte bijdrage. De methaan-emissie daalt door de jaren heen slechts met zo'n 2%.

Als landbouwminister kiest Schauvliege voor een traditioneel groeibeleid gericht op het verhogen van het concurrentievermogen van de landbouwbedrijven, het versterken van de exportpositie van de agrovoedingssector en inz. de vleesproductie. Deze aanpak blijkt in de realiteit uit te draaien op het bestendigen van een slechte milieukwaliteit en te weinig garanties voor gezonde voeding voor de consument. Kleine landbouwers of bioboeren werden door de minister uitgemaakt voor keuterboerkes.

Vlaanderen is nog altijd één van de regio's met de zwaarst vervuilde beken en rivieren. Geen enkele Vlaamse rivier, kanaal of beek haalt de Europese normen. Dit heeft vooral te maken met een overbemesting van de velden en akkers. Minister Schauvliege loodste een nieuw, vijfde mestactieplan door het parlement. Doel was de waterkwaliteit tegen 2018 op een aanvaardbaar niveau te brengen. Intussen is er een zesde MAP in de maak. Maar de minister laat na de oorzaak aan de bron aan te pakken: landbouwers krijgen strengere bemestingsregels, terwijl de gigantische veestapel verder mag groeien. Dit is dweilen met de kraan open.

Zo is het duidelijk dat de emissies van NH₃ (ammoniak) met de voorgestelde stalsystemen arm aan ammoniakemissie, onvoldoende kunnen worden verminderd – een vermindering van de veestapel wordt echter nergens overwogen

5. Wie wel veel aandacht krijgt is de individuele burger met een houtstoof of open haard. De regering voorziet een financiële aanmoediging om de oudere en meest vervuilende houtverwarming systemen versneld buiten gebruik te stellen. Goede maatregel maar een druppel op een hete plaat.

Verkeer is met voorsprong de belangrijkste bron van NO_x (NO₂), maar de bijdrage van houtverbranding voor huisverwarming is groter voor fijn stof en kankerverwekkende PAK (polycyclische aromatische koolwaterstoffen). Voor vluchtige organische stoffen (VOS) is de industrie de grootste bron in Vlaanderen. Voor bijna alle stoffen die van verbrandingsprocessen afkomstig zijn, speelt verkeer wel een belangrijke rol. Omdat NO₂ makkelijk te meten is, is het een goede 'kanarie' voor luchtvervuiling veroorzaakt door het verkeer.

Opgelet: uitstoot is niet hetzelfde als blootstelling. Onze blootstelling stijgt naarmate we ons dichterbij de bron bevinden. Verkeer zorgt in Vlaanderen voor een hoge blootstelling aan vervuiling omdat de uitstoot 'dicht bij de mensen' plaatsvindt. Dit is een gevolg van ons uitgebreide wegennet en het feit dat veel mensen dicht bij verkeer wonen. Bovendien blijft luchtvervuiling langer hangen in smalle straten met aaneengesloten bebouwing, de zogenaamde 'street canyons'. In combinatie met veel verkeer kan dit leiden tot lokaal sterk verhoogde concentraties.