

AMBITIEUZER LUCHTBELEID NODIG

Anonieme bijdrage

Alhoewel de luchtkwaliteit de laatste decennia gevoelig verbeterde, halen we in Vlaanderen de Europese luchtkwaliteitsnormen voor een aantal pollutanten niet. Vooral fijn stof, stikstofdioxide (NO₂) en ozon (O₃) blijven een probleem. Een ambitieuzer luchtbeleid, zowel in Vlaanderen, België en Europa is noodzakelijk om de negatieve gevolgen van luchtvervuiling voor de gezondheid en de ecosystemen te verminderen. De baten aan gezondheidswinst door minder luchtvervuiling in Vlaanderen zijn immers gevoelig hoger dan in minder vervuilde regio's in Europa. Deze baten zijn bovendien stukken hoger dan de economische kosten van een meer ambitieus beleid.

Intussen lijkt het er op dat de lidstaten de huidige EU regelgeving eerder zullen versoepelen ondanks de aanbevelingen vanuit de epidemiologische/medische wetenschappelijke wereld om de huidige normen te verstrengen. Ook federaal en op Vlaams niveau laten we kansen liggen. Een bedrijfswagenfiscaliteit die naast klimaat (CO₂) ook rekening houdt met luchtkwaliteit (NO_x, fijn stof) is wenselijk en noodzakelijk. Ondanks de voorbeelden uit het buitenland die aantonen dat een lage emissiezone (LEZ) de luchtkwaliteit wel degelijk verbetert, ontbreekt in Vlaanderen nog steeds het wettelijke kader om lokale stedelijke overheden toe te laten deze LEZ te implementeren. Bovendien zullen maatregelen die het verkeersvolume beperken onontbeerlijk zijn om de Europese luchtkwaliteitsdoelstellingen te halen. Verschillende studies hebben al aangetoond dat rekeningrijden hiervoor een uitermate geschikte maatregel is. En toch blijft het vooralsnog bij intenties voor rekeningrijden voor personenwagens zonder concrete plannen.

Huidige luchtkwaliteit

Uit de jaarrapporten lucht van de Vlaamse Milieumaatschappij blijkt dat er in Vlaanderen de laatste 20 jaar minder vervuilende stoffen worden uitgestoten naar de lucht. Door de daling, zowel op regionaal als Europees niveau, van de hoeveelheid vervuilende stoffen die in de atmosfeer geloosd worden, is ook de luchtkwaliteit er op vooruitgegaan. De gemeten jaargemiddelde fijnstofconcentraties (PM₁₀) in Vlaanderen daalde de afgelopen 10 jaar met ongeveer 20%. Voor bijna alle stoffen die Europees gereguleerd zijn worden de huidige grens- of streefwaarden gehaald.

Toch blijven er nog problemen. Zo zijn er nog teveel dagen met te hoge fijnstofconcentraties waardoor de Europese daggrenswaarde voor fijn stof niet overal in Vlaanderen wordt gehaald en de jaargrenswaarde voor stikstofdioxide (NO₂) in de grote agglomeraties en op veel plaatsen met druk verkeer wordt overschreden. Ook de langetermijndoelstelling voor ozon blijft een probleem. In de buurt van non-ferro bedrijven zijn ook de concentraties van zware metalen in de lucht nog te hoog.

Al deze stoffen hebben een nadelige invloed op onze gezondheid, waarbij fijn stof de grootste impact heeft. Fijn stof zijn kleine deeltjes die diep in de longen kunnen doordringen en zijn drager van andere (schadelijke) stoffen. Zo wordt ingeschat dat de levenslange blootstelling aan de huidige PM_{2,5} (fijn stof met een diameter kleiner dan 2,5 micrometer) concentraties in Vlaanderen de gemiddelde levensverwachting met bijna één jaar doet afnemen. Van alle milieufactoren zorgt de blootstelling aan fijn stof voor de grootste ziektelast en de hoogste (gezondheids)kosten in Vlaanderen.

De huidige EU normen zijn (voor bijna alle pollutanten) een stuk minder streng dan de richtwaarden die de WGO (Wereldgezondheidsorganisatie) hanteert. De WGO richtwaarde voor PM_{2,5} bijvoorbeeld is 10 µg/m (jaargemiddeld) terwijl de grenswaarde vanaf 2015 in Europa 25 µg/m bedraagt. Nergens in Vlaanderen worden PM_{2,5} concentraties

lager dan 10 µg/m³ gemeten, zodat *alle* Vlamingen worden blootgesteld aan, voor de gezondheid, te hoge fijnstofconcentraties.
Bijkomende maatregelen zijn dus nodig om de luchtkwaliteit verder te verbeteren, zowel op Europees, Belgisch als Vlaams (en lokaal) niveau.

Europa

Omdat luchtvervuiling een grensoverschrijdend probleem is en dus niet alleen wordt veroorzaakt door de eigen uitstoot in Vlaanderen is een grensoverschrijdende aanpak noodzakelijk. Het luchtkwaliteitsbeleid wordt op verschillende niveaus gevoerd. Veruit het belangrijkste niveau is het Europese. Europa legt bijvoorbeeld uitstootnormen op voor personen- en vrachtwagens en voor grote (industriële) stookinstallaties. Via de NEC ("National Emissions Ceilings") richtlijn legt de EU vast wat de lidstaten vanaf 2010 per jaar nog maximaal aan luchtvervuilende stoffen mogen uitstoten. Momenteel wordt aan nieuwe NEC plafonds voor 2020 (en/of 2025 – 2030) gewerkt. Om de "achtergrondconcentraties" door de impact van grensoverschrijdende luchtverontreiniging te verlagen, zijn strengere NEC plafonds absoluut noodzakelijk. Voor de meeste lidstaten en ook België, primeren echter nationale belangen om de eigen industrie te ontzien. Hierdoor is er weinig ambitie om de NEC plafonds verder te verstrengen.

Naast richtlijnen die de uitstoot vastleggen, legt de EU via de luchtkwaliteitsrichtlijn uit 2008 ook grens- en streefwaarden vast voor luchtvervuilende stoffen in de lucht. Die richtlijn wordt dit jaar (2013) herzien waarbij op basis van de laatste wetenschappelijke bevindingen grens- en streefwaarden dienen herbekeken te worden. Ondanks de aanbevelingen vanuit de epidemiologische/medische wetenschappelijke wereld om de huidige normen te verstrengen (zie ook WGO richtwaarden), lijkt het erop dat de lidstaten de huidige EU regelgeving eerder zullen versoepelen. Ook de stem van België (Vlaanderen) zou best wat ambitieuzer mogen zijn. De baten aan gezondheidswinst door minder luchtvervuiling in Vlaanderen zijn immers gevoeliger hoger dan in minder vervuilde regio's in Europa. Deze baten zijn bovendien stukken hoger dan de economische kosten van een meer ambitieus beleid.

België

Eén van de belangrijke bronnen van luchtvervuiling is het (diesel)wegverkeer. Door lagere accijnzen op dieselbrandstof (sinds de eerste oliecrisis in 1973) is 1 liter diesel aan de pomp goedkoper dan 1 liter benzine. Nochtans zorgt de verbranding van 1 liter diesel voor meer luchtverontreiniging (stikstofoxiden of NO_x en fijn stof) én voor meer CO₂. Een dieselwagen verbruikt iets minder brandstof per gereden km in vergelijking met een vergelijkbare benzinewagen waardoor de *gemiddelde* CO₂-uitstoot *per km* wel wat lager is. Bij korte verplaatsingen met koude motor in de stad zal een dieselwagen echter *meer* CO₂ per km uitstoten. De huidige federale accijnspolitiek voor brandstoffen volgt dus niet het principe "de vervuiler betaalt". Ook de fiscaliteit rond bedrijfswagens is alleen gebaseerd op de (theoretische) CO₂-uitstoot per km waardoor zo goed als alle bedrijfswagens in België dieselwagens zijn. Een fiscaliteit die naast klimaat (CO₂) ook rekening houdt met luchtkwaliteit (NO_x, fijn stof) is wenselijk en noodzakelijk om de luchtkwaliteit te verbeteren. Door de stijging van de energieprijzen en in het kader van de klimaatproblematiek neemt het gebruik van vaste biobrandstoffen zoals hout (pellets) toe. Het idee achter het gebruik van biobrandstoffen is dat ze CO₂-neutraal zijn. Er zijn echter meer en meer aanwijzingen dat biobrandstoffen dat niet of nauwelijks zijn en dat het gebruik ervan niet zorgt voor minder CO₂-uitstoot in vergelijking met aardgas. Het federale beleidsniveau is (nog steeds) verantwoordelijk voor productnormen en kan de emissiegrenswaarden voor verwarmingstoestellen op vaste brandstof verder verstrengen. Het aanmoedigen van (vaste) biobrandstoffen als klimaatmaatregel dient hierbij herbekeken te worden.

Vlaanderen

In meer dan 70 Europese steden werden de laatste jaren zogenaamde "Low Emission Zones" of lage emissiezones (LEZ) ingevoerd. Dit zijn zones in de binnensteden waar men de luchtvervuiling door het verkeer wil verminderen. Er zijn verschillende types LEZ. In Duitsland worden de meest vervuilde personenwagens geweerd, in Nederland bestaan LEZ met een verbod voor oudere vervuilende vrachtwagens enz. In Berlijn werd aangetoond dat na de invoering van de LEZ de gevaarlijke (diesel)roetconcentraties gevoeliger verminderden. Ondanks de voorbeelden uit het buitenland die aantonen dat een LEZ de luchtkwaliteit wel degelijk verbetert, ontbreekt in Vlaanderen nog steeds het wettelijke kader om lokale stedelijke overheden toe te laten deze LEZ te implementeren. Maatregelen die het verkeersvolume beperken zullen onontbeerlijk zijn om de Europese luchtkwaliteitsdoelstellingen te halen. Verschillende studies hebben al aangetoond dat rekeningrijden hiervoor een uitermate geschikte maatregel is. Voor vrachtwagens wordt dit, na jaren uitstel, uiteindelijk ingevoerd vanaf 2016. Voor personenwagens blijft het vooralsnog bij intenties zonder concrete plannen. Volgens Europese studies is één van de meest kosteneffectieve maatregelen om de fijnstofconcentraties te verlagen, het reduceren van de ammoniak uitstoot. Ammoniak wordt bijna uitsluitend uitgestoten door de landbouw (veeteelt). Het reductiepotentieel om met de huidige technische maatregelen, zoals emissiearme stallen en betere bemestingstechnieken, de ammoniak uitstoot verder te verminderen, is beperkt. Een (her)activatie van het beleid dat de veestapel afbouwde is nodig.

Gedragwijzigingen

Een meer ambitieus luchtkwaliteitsbeleid is dus noodzakelijk om de negatieve impact van luchtverontreiniging op de gezondheid en ecosystemen te stoppen. Of dit alleen met bijkomende technische maatregelen (nog strengere uitstootnormen) zal kunnen, is nog maar de vraag. Naast technische maatregelen zal duurzamer omgaan met energie en mobiliteit absoluut nodig zijn om te zorgen voor een gezonde lucht met pollutieconcentraties die de WGO richtwaarden niet meer overschrijden.

Bio

De auteur is luchtkwaliteitsexpert uit de Vlaamse milieustructuur.