



SENAAT

De verbetering van de **luchtkwaliteit**

INFORMATIEVERSLAG

13 juli 2018





De tekst kan worden gedownload op het volgend adres:
<http://www.senaat.be>

Ce texte est également disponible en français.

Secretariaat van de Commissie voor de Transversale Aangelegenheden - Gewestbevoegdheden:
comregint@senate.be
02/501 71 11

Verantwoordelijke uitgever:

Gert Van der biesen, secretaris-generaal van de Senaat
Natieplein 1, 1009 Brussel

Deze publicatie heeft een informatieve waarde. Aan het redigeren ervan werd de grootste zorg besteed, maar noch de Senaat noch de diensten kunnen aansprakelijk worden gesteld voor de inhoud van de publicatie.

Wettelijk depot: D/2018/3427/2

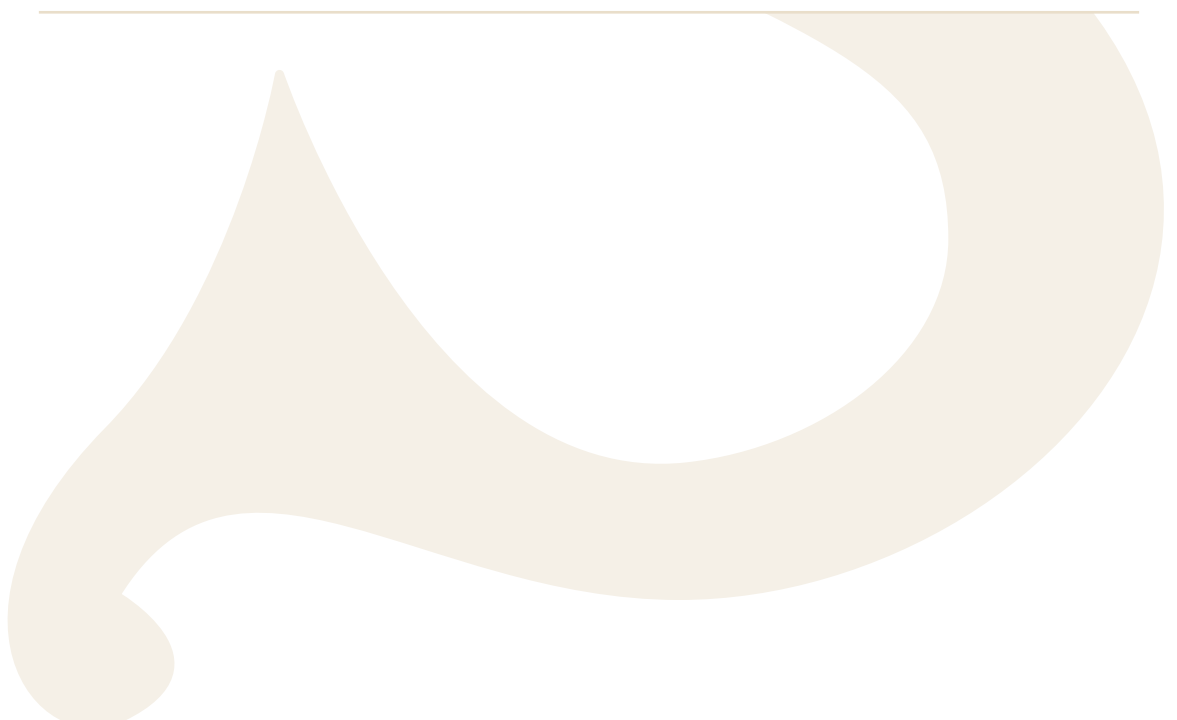
Foto cover: pixabay.com



De verbetering van de
luchtkwaliteit

INFORMATIEVERSLAG

13 juli 2018



**Dit verslag werd voorbereid door de Commissie voor de Transversale
Aangelegenheden - Gewestbevoegdheden**

Voorzitter:

Steven Vanackere

Rapporteurs:

Annemie Maes, Christie Morreale, Gilles Mouyard, Joris Poschet, Véronique Waroux

Samenstelling van de commissie:

N-VA: Andries Gryffroy, Lieve Maes, Wilfried Vandaele, Jan Van Esbroeck

PS: Latifa Gahouchi, Christophe Lacroix, Anne Lambelin, Olga Zrihen

MR: Alain Destexhe, Yves Evrard, Gilles Mouyard

CD&V: Karin Brouwers, Steven Vanackere, Johan Verstreken

Ecolo-Groen: Philippe Henry, Annemie Maes

Open VLD: Ann Brusseel, Lode Vereeck

sp.a: Bart Van Malderen

cdH: Christophe Bastin, François Desquesnes



BELGISCHE SENAAAT

Zitting 2017-2018

13 juli 2018

Dossier nr. 6-391

Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten inzake de verbetering van de luchtkwaliteit, met het oog op de bevordering van de volksgezondheid

Parlementaire stukken:

[6-391/1](#): Verzoek tot het opstellen van een informatieverslag

[6-391/2](#): Verslag namens de commissie

[6-391/3](#): Aanbevelingen aangenomen door de commissie

[6-391/4](#): Hoorzittingen

[6-391/5](#): Amendementen ingediend na de goedkeuring van het verslag

[Handelingen](#) van 13 juli 2018 (nr. 6-41)

INHOUD

I. VOORWOORD VAN DE VOORZITTER	7
II. FEITELIJK KADER	9
Types van luchtverontreiniging	10
Grens- en streefwaarden	12
Maatregelen	14
Samenwerking	15
III. WETTELIJK KADER	17
Bevoegdheidsverdeling en transversaliteit	17
Relevante regelgeving	20
Europese Unie	20
Historiek	
Huidige regelgeving	
EU-richtlijn 2008/50/EG van 20 mei 2008 (CAFE-richtlijn)	
EU-richtlijn 2015/2193 (MCP-richtlijn)	
EU-Richtlijn 2016/2284 (NEC-richtlijn)	
Fitness-check door de Europese Commissie	
België	24
Regelgeving	
Vlaams Gewest	
Waals Gewest	
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	
Samenwerking tussen de Federale Staat en de Gewesten	
Interministeriële Conferentie Leefmilieu (ICL)	
Coördinatie Comité Internationaal Milieubeleid (CCIM)	
Wergroep ATMOS binnen het CCIM	
Intergewestelijke Cel voor Leefmilieu (IRCEL)	
Wereldgezondheidsorganisatie (WHO)	29
IV. AANBEVELINGEN	31
Algemeen	31
Europese Unie	33
Intergewestelijke samenwerking	34
Wetenschappelijke benadering	36
Informatie en sensibilisering	38
Mobiliteit	40
Voertuigen op fossiele brandstoffen	44
Infrastructuur	46
Houtverbranding	49
Landbouw	50
Fiscaliteit	51
HOORZITTINGEN EN SCHRIFTELIJKE ADVIEZEN	52
INFORMATIEVERSLAGEN VAN DE SENAAT	53

VOORWOORD VAN DE VOORZITTER

De Commissie die ik voorzit, heeft zich in 12 commissievergaderingen intens gebogen over een thema waarvoor de publieke gevoeligheid recent terecht is gestegen: de kwaliteit van de lucht en de impact ervan op de volksgezondheid. We konden opnieuw een beroep doen op een grote schare experts. Zij deelden de laatste stand van kennis met de senatoren.

Deze expertise betrof niet alleen de relevante aspecten van die kwaliteit zelf en de evolutie ervan. Ook nieuwere inzichten over de draagwijdte van de impact kwamen aan bod. De longaanandoeningen die luchtverontreiniging veroorzaakt, kennen wij al lang, maar de ontdekking van een nog veel grotere impact op het hart en de bloedvaten is van recentere datum. Bovendien verhoogt luchtverontreiniging het risico op het ontwikkelen van allergieën en werden er effecten vastgesteld op de hersenen en het cognitief functioneren. Dat treft uiteraard eerst en vooral kwetsbare groepen, maar er bestaat geen twijfel dat ook gezonde mensen nadeel ondervinden, bijvoorbeeld door verminderde ademhalingscapaciteit tijdens verontreinigingspieken.

Luchtverontreiniging en de strijd tegen klimaatverandering worden in media en politiek vaak «in één adem» genoemd. Bepaalde beleidskeuzes kunnen zowel een positieve invloed hebben op luchtverontreiniging als op broeikasgasemissies. Een typisch voorbeeld is het bevorderen van zachte verplaatsingswijzen (o.a. lopen en fietsen), wat leidt tot een betere gezondheid van de bevolking, zowel doordat de luchtverontreiniging erdoor afneemt als doordat ze voor meer lichaamsbeweging zorgen, maar dat ook een heilzame bijdrage kan leveren aan de uitstoot van schadelijke emissies. Het klopt met andere woorden wel dat beide problematieken verwant zijn, maar klimaatverandering en luchtkwaliteit moeten toch ook onafhankelijk van elkaar beschouwd worden.

Luchtverontreiniging brengt nog altijd, ondanks een aantoonbare verbetering van de luchtkwaliteit op verschillende vlakken, aanzienlijke maatschappelijke kosten met zich mee. Dat verantwoordt ten volle een verhoogde aandacht vanwege het beleid voor de verdere verbetering van die luchtkwaliteit. Bescherming van de gezondheid en bescherming van een gezond leefmilieu maken luidens artikel 23 van de Grondwet deel uit van wat wij ver-



staan onder een menswaardig leven. Betere technologieën, minder belastende procedés en innovatieve technieken kunnen in zekere mate soelaas bieden, maar er valt niet te ontkomen aan de vaststelling dat ook gedragswijzigingen nodig zijn. Het belang van betrouwbare informatie en sensibilisering mag dan ook niet onderschat worden. En telkens de overheden een gedragswijziging willen bevorderen met financiële maatregelen, beseffen ze best dat hogere tarieven niet dezelfde impact hebben voor mensen met een hoog of met een laag inkomen of vermogen.

De luchtkwaliteit is sterk afhankelijk van onze eigen inspanningen, maar ook van deze die geleverd worden in onze buurlanden, wat een Europese aanpak noodzaakt. A fortiori is ook elke inwoner van dit land, in welk Gewest hij of zij ook woont of actief is, inzake luchtkwaliteit afhankelijk van de stappen die in de andere Gewesten worden gezet. Met het volle respect voor de gecreëerde beleidsautonomie voor elke deelstaat, is het in ieders belang dat de verschillende overheden van dit land hun maatregelen niet alleen ambitieus maken, maar ook efficiënt op elkaar doen aansluiten zodat hun effect maximaal is voor iedereen.

Deze inzichten heeft de Senaat gebracht tot 97 concrete aanbevelingen aan de verschillende wetgevende en uitvoerende niveaus van dit land. Ik mocht hierbij opnieuw vaststellen dat de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling zeer voluntaristisch is ingegaan op mijn vraag om deze aanbevelingen te helpen inspireren met een advies. De unanimitéit van dat advies illustreert het besef dat niet alleen de politieke samenwerking tussen de diverse overheden, maar ook de samenwerking van alle sociale partners en niet-gouvernementele organisaties in ons land een cruciale sleutel is voor het boeken van stevige vooruitgang in dit adembenemend belangrijk thema.

Steven Vanackere

Voorzitter van de commissie voor de Transversale Aangelegenheden - Gewestbevoegdheden

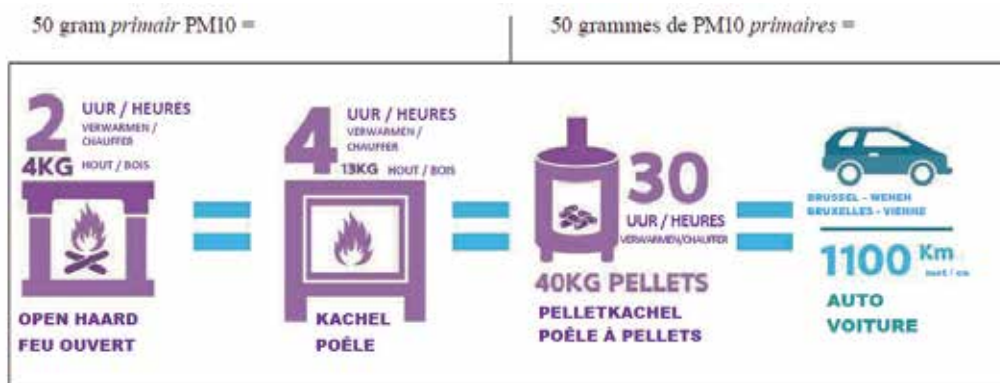
II.

FEITELIJK KADER

Voor onze gezondheid zijn twee elementen van wezenlijk belang: voeding en lucht. Mensen kunnen enigszins zelf controle uitoefenen op hun voeding, maar dat geldt niet voor de lucht die zij inademen. Niemand ontsnapt aan luchtverontreiniging.

De aandacht voor een gezonde luchtkwaliteit is de laatste jaren toegenomen bij de Belgische bevolking. Het is immers duidelijk geworden dat luchtverontreiniging onze gezondheid raakt. Het medisch tijdschrift The Lancet beschouwt luchtverontreiniging als vierde belangrijkste risicofactor voor vroegtijdige sterfte.

Volgens cijfers van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) ademen 9 mensen op de 10 slechte lucht in en sterven er elk jaar 7 miljoen mensen door blootstelling aan vervuilde lucht (verslag 2 mei 2018). In België zou het jaarlijks om 3 343 mensen gaan die overlijden aan de gevolgen van luchtverontreiniging. Ruim de helft van die overlijdens zijn het gevolg van vervuilde buitenlucht, door de uitstoot van de industrie en het verkeer. Het overige deel komt door vervuiling thuis, bijvoorbeeld doordat mensen koken en verwarmen met vervuilende houtskoolkachels.



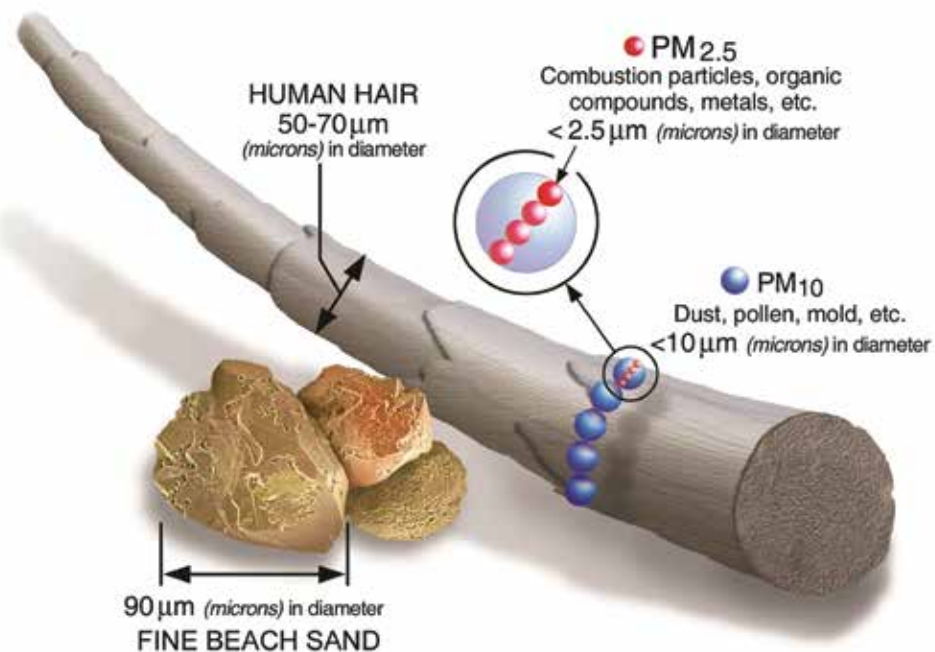
1100 km afgelegd met een dieselpersonenwagen = 600 km afgelegd met een bestelwagen
= 300 km afgelegd met een vrachtwagen

Types van luchtverontreiniging

De lucht in onze steden en op het platteland is een cocktail van allerlei vervuilende stoffen. We kunnen daarbij **twee types** onderscheiden: gasvormige deeltjes en fijnstof.

Fijnstof (PM - particulate matter) is een verzamelnaam voor verschillende stofdeeltjes in de lucht. Het gaat om deeltjes die kleiner zijn dan 10 micrometer - een micrometer is een duizendste van een millimeter. Ter vergelijking: de diameter van een menselijk haar is gemiddeld 70 micrometer, een korrel zand van een fijn zandstrand heeft een diameter van 90 micrometer.

Bron: US Environmental Protection Agency



Ultrafijnstofdeeltjes dringen langs de bloedbanen door tot in de organen.

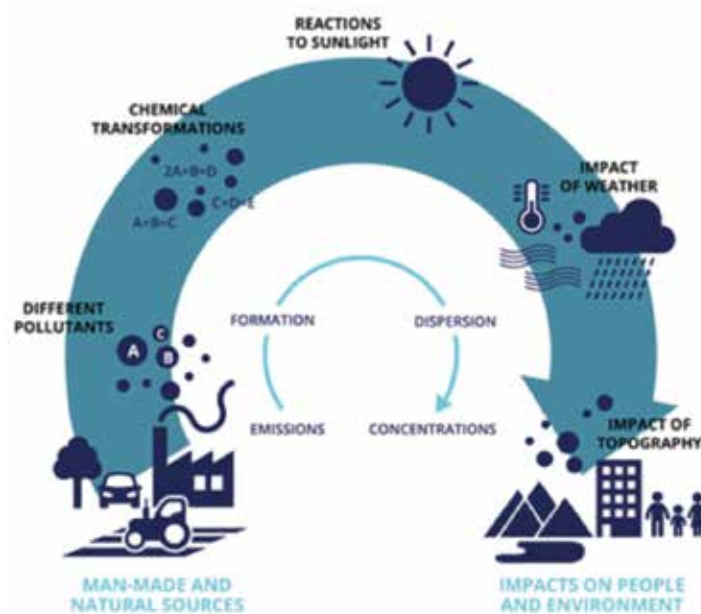
Fijnstof wordt onderverdeeld in drie groepen: PM₁₀ (deeltjes van 10 tot 5 micrometer), PM_{2.5} (deeltjes tussen 5 en 1 micrometer) en PM_{0.1} of UFP (ultrafijne partikels -deeltjes kleiner dan 1 micrometer).

Fijnstofdeeltjes dringen binnen in de luchtwegen en de kleinste stofdeeltjes, het ultrafijnstof, kunnen niet alleen in de longblaasjes doordringen, ze zijn zelfs zo klein dat ze in de bloedbaan kunnen geraken om zo naar andere organen te gaan. Luchtverontreiniging is dus een pulmonaire problematiek, maar veroorzaakt ook hart- en vaatziekten (zoals infarcten) en neuro-vasculaire aandoeningen (zoals Cerebro Vasculair Accident-CVA).

Gasvormige vervuilende stoffen zijn voornamelijk ozon en de stikstofoxiden (NO en NO₂).

Ozon (O₃) wordt niet rechtstreeks uitgestoten, maar is een zeer krachtig reactief gas dat gevormd wordt tijdens verschillende fotochemische reacties in de atmosfeer uit andere vervuilende stoffen, namelijk uit stikstofoxides, koolstofmonoxide en vluchtige organische koolwaterstoffen die vooral in brandstoffen en oplosmiddelen zitten, onder meer in verf.

Stikstofoxiden (NO_x) zijn een groep stoffen die bestaan uit een stikstofatoom en één of meerdere zuurstofatomen. Deze groep wordt aangeduid met de verzamel formule NO_x. De meest voorkomende stikstofoxiden zijn stikstofmonoxide (NO) en stikstofdioxide (NO₂). Stikstofoxiden ontstaan bij alle vormen van verbranding op hoge temperatuur. Stikstofmonoxide (NO) komt voort uit de verbranding bij hoge temperatuur door oxidatie van stikstof uit de lucht en stikstofdioxide (NO₂) wordt voornamelijk voortgebracht door oxidatie van NO in de lucht. Afgezien van het feit dat stikstofdioxide kan leiden tot de vorming van het schadelijke ozon en fijnstof, is de stof op zich ook schadelijk.



Bron: www.eea.europa.eu

Grens- en streefwaarden

Volgens EU-richtlijn 2008/50/EG bedraagt de daggrenswaarde voor fijnstof $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (daggemiddelde concentratie). Vanaf 1 januari 2005 mag deze grens niet meer dan 35 dagen overschreden worden. De Europese jaargrenswaarden bedragen $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM10 en $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM2.5.

De WHO heeft geen drempelwaarde voor fijnstof, omdat er, volgens de WHO, geen concentratie is waaronder er geen schadelijke effecten zouden optreden. Zelfs met een korte blootstelling zijn er al negatieve gevolgen. Minder fijnstof is dus altijd beter. De WHO stelde wel advieswaarden op voor fijnstof: een jaargemiddelde van $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM10 en $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM2.5.

Voor stikstofdioxide definieert EU-richtlijn 2008/50/EG de grenswaarden en de alarmdrempel voor NO_2 in de buitenlucht ter bescherming van de gezondheid als volgt:

- een uurgemiddelde grenswaarde: $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, maximaal 18 keer te overschrijden in het kalenderjaar;
- een jaargemiddelde grenswaarde: $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- een alarmdrempel: $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gedurende 3 opeenvolgende uren.

De WHO heeft dezelfde uurgemiddelde advieswaarde ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$), maar laat geen overschrijdingen toe.

Voor ozon zijn er streef- en advieswaarden vastgelegd en ook drempelwaarden om het grote publiek te informeren of te alarmeren.

De Europese richtlijn 2008/50/EG voorziet de volgende streefwaarden en langetermijndoelstellingen:

- een streefwaarde van $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ die niet meer dan 25 keer per kalenderjaar (gemiddeld over 3 jaar) overschreden mag worden;
- een langetermijndoelstelling van $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor het hoogste 8-uurgemiddelde van een dag.

De advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie is strenger dan de Europese richtlijn: $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor het hoogste 8-uurgemiddelde van een dag. Deze concentratie zou voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid, hoewel er nog negatieve effecten kunnen voorkomen onder deze advieswaarde. Enkel de Europese streefwaarden zijn wettelijk bindend.

Bron: prof. B. Nemery, KU Leuven

UNE CATASTROPHE EXTRAORDINAIRE
ENDEUILLE LA VALLEE DE LA MEUSE
DEPUIS JEMEPPES A ENGIS

*Quarante-trois personnes périsent dans le brouillard
sous l'influence de gaz délétères*

De Maasvallei,
de "Vallei van den Dood".

REEDS 64-PERSONEN WERDEN OP GEHEIMZINNIGE
WIJZE UIT HET LEVEN GERUXT. — OOK VEEL VEE
IS IN DE WEIDEN OMGEKOMEN. — ZIJ DE MIST VOL
GIFTIGE GASEN? — DOKTERS EN GELEERDEN
TRACHTEN HET TRACISCH RAADSEL OP TE LOSSEN

December 1930: tientallen doden door luchtverontreiniging in de Maasvallei.

De Luikse professor **Jean Firket** deed als één van de eerste wetenschappers onderzoek naar de oorzaken en gevolgen van luchtverontreiniging en legde het verband met de acute sterfte in de Maasvallei in die decembermaand van 1930. Naar zijn rapport uit 1933 wordt in de wetenschappelijke literatuur nog altijd verwezen.

Maatregelen

De meeste overheden zijn zich bewust van de problemen en hebben de voorbije jaren maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren, zoals strengere normen voor brandstoffen.

Uit een vergelijking van de cijfers voor 2010 en 2016 blijkt, nog volgens de WHO, dat er op heel wat plaatsen vooruitgang is geboekt. In Europa was er een daling in fijnstofdeeltjes in 61% van de steden, in Noord- en Zuid-Amerika in 57% van de steden.

Ook in ons land verbetert de luchtkwaliteit jaar na jaar, dank zij de inspanningen die de verschillende overheden leveren. Het werk is echter nog niet af.

Overeenkomstig de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen behoren het milieubeleid en de preventiemaatregelen inzake volksgezondheid hoofdzakelijk tot de bevoegdheid van de Gewesten en de Gemeenschappen.

De normen betreffende de luchtkwaliteit voorzien in de Europese richtlijn 2008/50/EG zijn in België grotendeels omgezet door de Gewesten, die hierin uitgebreide bevoegdheden hebben. Het komt hen toe doeltreffende beleidsmaatregelen uit te stippelen. Sinds 1994 werken zij samen inzake het toezicht op emissies in de lucht en op de structurering van gegevens. Ze hebben daarvoor een samenwerkingsakkoord gesloten en een Intergewestelijke Cel voor Leefmilieu (IRCEL) opgericht.

De federale overheid ondersteunt de Gewesten bij het voeren van hun (klimaatbeleid en) luchtkwaliteitsbeleid via een flankerend beleid op het gebied van fiscaliteit, biobrandstoffen, fietsen, productnormen, federale energie-efficiënte overheidsgebouwen en de spoorwegen.

Ook andere overheden beschikken over bevoegdheden waarmee ze een impact kunnen hebben op de luchtkwaliteit. Zo kan het lokale niveau een belangrijke rol spelen, onder meer via mobiliteits- en ruimtelijke maatregelen, zoals lage-emissiezones.

Het verzekeren van een duurzame mobiliteit vormt een grote uitdaging en is belangrijk voor onze economie, het milieu en de luchtkwaliteit.



Samenwerking

Luchtverontreiniging en fijnstof kennen geen geografische grenzen. Een groot deel van het fijnstof komt uit onze buurlanden aangewaaid, maar het omgekeerde is ook waar: vanuit België wordt veel fijnstof «uitgevoerd» naar onze buurlanden. Daarom is er ook nood aan meer samenwerking op het niveau van de Europese Unie.

Voor het opstellen van dit verslag werd gezocht naar wetenschappelijke gegevens inzake luchtvervuiling, naar die aspecten van de problematiek die rechtstreeks onze gezondheid schaden en naar het aandeel van verschillende actoren in de bronnen van de luchtvervuiling. Daarna werden aanbevelingen opgesteld voor alle betrokken overheden.

Dit verslag beoogt geen zwart-wit tegenstelling aan te wakkeren tussen diegenen die bekommerd zijn om de luchtkwaliteit en diegenen die dat niet zijn, maar wel een voorstel voor een transversale aanpak van de problematiek want de voordelen van een betere luchtkwaliteit zijn veel talrijker dan de kosten om de problemen op te lossen.



Bron: pixabay.com



Bevoegdheidsverdeling en transversaliteit

Het zwaartepunt van de bevoegdheden die verband houden met luchtkwaliteit ligt bij de Gewesten. Dat geldt zowel voor de luchtkwaliteit op zich, als voor domeinen die een belangrijke invloed hebben op de luchtkwaliteit. De federale overheid is echter bevoegd voor enkele belangrijke aspecten, en ook de Gemeenschappen hebben een rol. Bovendien zijn inzake fiscaliteit de bevoegdheden opgedeeld en zijn er onderscheiden federale bevoegdheden en gewestbevoegdheden. Ten slotte vereisen enkele relevante bevoegdheidsdomeinen overleg tussen en/of betrokkenheid van de verschillende regeringen.



www.Belgium.be

De Gewesten zijn bevoegd voor de bescherming van het leefmilieu, onder meer die van de bodem, de ondergrond, het water en de lucht tegen verontreiniging en aantasting, alsmede de strijd tegen de geluidshinder. De federale overheid is echter bevoegd voor het vaststellen van productnormen. Wel moeten de gewestregeringen worden betrokken bij het ontwerpen van de federale regelingen inzake productnormen.

Binnen het kader van hun bevoegdheid om de lucht tegen verontreiniging te beschermen kunnen de Gewesten lage-emissiezones instellen. De Gewesten kunnen aanvullende verkeersreglementen aannemen die ertoe strekken de (algemene) verkeersreglementering aan te passen aan de plaatselijke of bijzondere omstandigheden. Vermits de mogelijkheid om het toegangsrecht van voertuigen in bepaalde zones te beperken of te verbieden op basis van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door deze voertuigen, ontegensprekelijk als doel heeft de luchtvervuiling in deze zones terug te dringen, kan de machtiging aan een gewestregering om een dergelijke zone in te stellen worden beschouwd als een machtiging om aanvullende verkeersreglementen aan te nemen met het oog op de bescherming van het leefmilieu.

De Gewesten zijn tevens bevoegd voor mobiliteit. Ze zijn wat het vervoer betreft bevoegd voor het (geregeld) openbaar vervoer, maar niet voor de openbare dienst van de spoorwegen beheerd door de NMBS. De federale overheid en de gewestregeringen plegen

wel overleg over de samenwerking tussen de spoorwegen, enerzijds, en de maatschappijen voor stads- en streekvervoer, anderzijds, met het oog op de coördinatie en de bevordering van het openbaar vervoer. Inzake verkeersveiligheid zijn de Gewesten onder meer bevoegd voor het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen, met uitzondering van de autosnelwegen, en het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen. De gewestregeringen worden betrokken bij het ontwerpen van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen. Wat de openbare werken betreft zijn ze onder meer bevoegd voor de wegen en hun aanhorigheden.

Wat het energiebeleid betreft zijn de Gewesten onder meer bevoegd voor de nieuwe energiebronnen met uitzondering van deze die verband houden met de kernenergie en het rationeel energieverbruik. De federale overheid is bevoegd voor de studies over de perspectieven van energiebevoorrading. De gewestregeringen worden wel betrokken bij de uitwerking van die studies. De federale overheid en de gewestregeringen plegen ook overleg over de grote lijnen van het nationaal energiebeleid.

Ook landbouw is een gewestbevoegdheid. Inzake ruimtelijke ordening zijn de Gewesten onder meer bevoegd voor de stedenbouw en de ruimtelijke ordening en de stadsvernieuwing. Op het domein van de landinrichting en het natuurbehoud zijn ze onder meer bevoegd voor de groengebieden, parkgebieden en groene ruimten en de bossen.



Bron: pixabay.com

De Gemeenschappen zijn inzake het gezondheidsbeleid bevoegd voor de gezondheidsopvoeding alsook de activiteiten en diensten op het vlak van de preventieve gezondheidszorg, evenals alle initiatieven inzake de preventieve gezondheidszorg.



www.Belgium.be

De federale overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten zijn bevoegd voor het wetenschappelijk onderzoek in het raam van hun respectieve bevoegdheden.

Inzake fiscaliteit hebben de federale overheid en de Gewesten elk een aantal onderscheiden bevoegdheden. Zo zijn de Gewesten bevoegd voor de belasting op de inverkeerstelling, de verkeersbelasting en de kilometerheffing. De federale overheid is bevoegd voor diverse maatregelen inzake de personenbelasting en de vennootschapsbelasting met betrekking tot voertuigen. Ze is ook bevoegd voor de accijnzen op brandstoffen.

Relevante regelgeving

De regelgeving betreffende luchtkwaliteit wordt voor een groot deel bepaald door Europese reglementering. Hieronder geven we een overzicht van de belangrijkste Europese en nationale wetgeving. Meer informatie en cijfergegevens zijn beschikbaar op de website van irCELine: www.irceline.be

EUROPESE UNIE

a) Historiek

Op 21 november 1996 werd de richtlijn 96/62/EG van de Raad van 27 september 1996 betreffende de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit gepubliceerd. Die richtlijn vormt een mijlpaal op het gebied van regelgeving voor de luchtkwaliteit in de Europese Unie. De nieuwe Kaderrichtlijn verving de vroegere in de Europese Unie te hanteren richtlijnen voor zwaveldioxide (SO₂) en zwevende deeltjes (80/779/EEG), voor lood (Pb) (82/884/EEG), voor stikstofdioxide (NO₂) (85/203/EEG) en voor ozon (O₃) (92/72/EEG).

Samen met een aantal dochterrichtlijnen vormde ze de basis voor een nieuw luchtkwaliteitsbeleid in de Europese Unie. De Kaderrichtlijn had als doel de grondbeginselen van een gemeenschappelijke strategie te formuleren, terwijl de dochterrichtlijnen voor een 13-tal pollutanten luchtkwaliteitsnormen (grens- en streefwaarden, en in een aantal gevallen alarmdrempels) vastlegden.

De gemeenschappelijke strategie, geformuleerd in de Kaderrichtlijn, was erop gericht:

- doelstellingen voor de luchtkwaliteit in de Gemeenschap te omschrijven en vast te stellen, om schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en het milieu als geheel te voorkomen, te verhinderen of te verminderen;
- de luchtkwaliteit in de lidstaten op basis van gemeenschappelijke methoden en criteria te beoordelen;
- te beschikken over adequate informatie over de luchtkwaliteit en ervoor te zorgen dat de bevolking daarover wordt ingelicht, onder andere door middel van alarmdrempels;
- goede luchtkwaliteit in stand te houden en die in de andere gevallen te verbeteren.



De kaderrichtlijn 96/62/EG werd gevolgd door deze dochterrichtlijnen:

- richtlijn 1999/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofdioxide, zwevende deeltjes en lood in de lucht;
- richtlijn 2000/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 november 2000 betreffende grenswaarden voor benzeen en koolmonoxide in de lucht;
- richtlijn 2002/3/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 februari 2002 betreffende ozon in de lucht;
- richtlijn 2004/107/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 december 2004 betreffende arseen, cadmium, kwik, nikkel en polycyclische aromatische koolwaterstoffen in de lucht.

In de dochterrichtlijnen werden de algemene luchtkwaliteitsdoelstellingen, geformuleerd in de gemeenschappelijke strategie van de Kaderrichtlijn, per pollutant geformuleerd in de vorm van grens- en streefwaarden, en ook met een datum waarop concentratieniveaus beneden die grenswaarden moeten worden bereikt. In een overgangsfase wordt een overschrijdingsmarge voor de grenswaarde ingesteld.

De lidstaten zijn verplicht om actieplannen uit te werken bij overschrijding van de grenswaarden.

De richtlijnen beschreven ook per pollutant criteria en meetmethodes voor de bewaking van de luchtkwaliteit, en bij welke informatie- en alarmprempels de bevolking moet worden geïnformeerd. Die drempels zijn gedefinieerd voor stoffen waaraan kortstondige blootstelling boven de drempelwaarde risico's kan inhouden voor de volksgezondheid. Er bestaan alarmprempels voor NO₂, SO₂ en O₃.

b) Huidige regelgeving

Het huidig wettelijk kader van de Europese Unie combineert verschillende benaderingswijzen, waaronder:

- luchtkwaliteitsdoelstellingen (immissiegrenswaarden), die hoofdzakelijk door de Europese richtlijn betreffende de luchtkwaliteit zijn opgesteld (richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa);
- emissieplafonds op nationaal niveau, met de richtlijn die voorheen de NEC-richtlijn werd genoemd en die het herziene protocol van Göteborg uitvoert (richtlijn 2016/2284/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen);
- controle van de emissies aan de bron, ongeacht of het gaat om producten (Euro-normen, Ecodesign-richtlijn, enz.) of om industriële installaties (IED-richtlijn - richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies).

EU-richtlijn 2008/50/EG van 20 mei 2008 (CAFE-richtlijn)

Op 20 mei 2008 werden de kaderrichtlijn 96/62/EG, de eerste drie dochterrichtlijnen ervan en een richtlijn rond het uitwisselen van gegevens, vervangen door de nieuwe EU-richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (Cleaner Air for Europe - CAFE).



Bron: pixabay.com

De grens- en streefwaarden, en informatie- en alarmdrempels werden behouden, behalve de tweede fase van de PM10-grenswaarde die geschrapt werd. Aanvullend werden, gebaseerd op recente gezondheidsonderzoeken naar de schadelijke effecten van PM2.5, voor die pollutie eveneens meetverplichtingen en grens- en streefwaarden vastgelegd. Op basis van PM2.5-metingen in stedelijke achtergrondlocaties wordt een gemiddelde blootstellingsindex (GBI) berekend voor het referentiejaar 2010, gebaseerd op de gemiddelde concentratie in 2008, 2009 en 2010. Die blootstellingsindex bepaalt naar welk reductiepercentage een lidstaat moet streven tegen 2020. Er werd ook in extra flexibiliteit voorzien voor het niet in rekening brengen van natuurlijke bronnen bij de beoordeling van de kwaliteitsdoelstellingen en er werd in een uitstelmogelijkheid voorzien voor het halen van de grenswaarden van NO₂, PM10 en benzeen.

Voor fijnstof mogen overschrijdingen die geheel of gedeeltelijk te wijten zijn aan natuurlijke bronnen geheel of gedeeltelijk buiten beschouwing worden gelaten. De bijdrage van het strooien van winterzand en -zout mag eveneens worden afgetrokken.

Ook de criteria voor het aggregeren van gegevens en het berekenen van statistische parameters zijn grotendeels overgenomen uit de oude kaderrichtlijnen.

Uitzondering daarop is de berekening van 24-uurswaarden; daarvoor moet volgens de nieuwe richtlijn minstens 75% van de uurgemiddelden beschikbaar zijn.

De richtlijn voorziet ook in de mogelijkheid om in zones of agglomeraties waar het moeilijk is om de vastgestelde grenswaarden tegen de streefdatum te bereiken, de nalevingstermijn voor de grenswaarden met een welbepaalde periode uit te stellen (tot 2011 voor PM10 en tot 2015 voor benzeen en NO₂). Daarbij moet een uitvoerig plan worden opgesteld waaruit blijkt dat de naleving tegen het einde van de herziene termijn gegarandeerd wordt. Dat plan moet door de Europese Commissie worden goedgekeurd.

In 2009 werd de uitstelaanvraag voor het niet behalen van de daggrenswaarde van 50 µg/m³ voor PM10 in verschillende zones in Vlaanderen, Brussel en Wallonië niet goedgekeurd. Net als verschillende Europese lidstaten (22 van de 27) haalden ook Vlaanderen en Brussel de Europese jaargrenswaarde van 40 µg/m³ voor stikstofdioxide (NO₂) niet in 2010. Begin 2012 werd in Vlaanderen het Luchtkwaliteitsplan opgemaakt dat een pakket maatregelen bevat om de Europese grenswaarde te halen tegen 2015. Vlaanderen heeft

voor de zones in overschrijding - de Antwerpse agglomeratie en de Antwerpse haven - van de Europese Commissie uitstel gekregen voor het behalen van de jaargemiddelde NO₂-grenswaarde tot 2015. Tot die datum was de grenswaarde in die zones 60 µg/m³. Aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd geen uitstel verleend.

EU-richtlijn 2015/2193 (MCP-richtlijn)

De MCP-richtlijn (Medium Combustion Plants Directive) stelt op Europees niveau regels vast om de emissies van zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof door middelgrote stookinstallaties (nominaal thermisch vermogen van 1 MW tot 50 MW) te beheersen. De richtlijn bevat ook regels voor het monitoren van de emissies van koolmonoxide (CO), voor de vergunningverlening en de registratie van de middelgrote stookinstallaties en voor een aantal rapporteringen door de lidstaten.

EU-richtlijn 2016/2284 (NEC-richtlijn)

De NEC-richtlijn inzake Nationale Emissieplafonds (National Emission Ceilings Directive -2001/81/EC) in voege sinds 2001, stelt nationale emissiegrenswaarden voorop vanaf 2010. In de NEC-richtlijn zijn emissieplafonds vastgelegd voor de totale emissies van de luchtverontreinigende stoffen stikstofoxiden (NO_x), zwaveloxiden (SO_x), niet-methaan vluchtige organische stoffen (NMVOS) en ammoniak (NH₃).

Eind 2016 trad de herziene NEC-richtlijn in werking (2016/2284/EC). De absolute emissieplafonds voor 2010 blijven gelden tot 2019. Voor 2020 en 2030 werden nieuwe relatieve plafonds voorzien ten opzichte van 2005. Bovendien werd een nieuwe grenswaarde voor PM_{2.5} toegevoegd.

België is verplicht jaarlijks de emissie-inventaris aan de Europese Commissie te rapporteren. Ook prognoses van de emissies tot 2030 moeten tweejaarlijks gerapporteerd worden. Om de 4 jaar moeten emissies van de grote puntbronnen en ruimtelijk gespreide emissies gerapporteerd worden.

Naast de gegevens over de emissies wordt er ook een Informative Inventory Report (IIR) uitgebracht waarin de trends, achterliggende data en methodologieën beschreven worden.

Een emissie-inventaris evolueert voortdurend, samen met de wetenschappelijke kennis er achter. Ook gegevens van voorbije jaren worden voortdurend bijgesteld. Om rekening te kunnen houden met de onzekerheid die dit met zich meebrengt, is in de herziene NEC-richtlijn een flexibiliteitsmechanisme voorzien om naast de wetenschappelijk correcte emissie-inventaris, een aanpassing («adjustment») aan de emissie-inventaris te rapporteren die gebruikt wordt voor de evaluatie van de doelstellingen. Deze aanpassing houdt rekening met de wetenschappelijke kennis die bestond op het moment dat de reductiedoelstellingen werden vastgesteld. Hiermee wordt vermeden dat lidstaten hun doelstellingen niet halen door evolutie van de kennis, of omgekeerd, dat ze hun emissie-inventaris niet aanpassen aan de meest recente kennis precies om te vermijden dat ze hun doelstellingen niet halen.

Dergelijke aanpassing is enkel toegestaan wanneer aan één van volgende voorwaarden is voldaan:

- er zijn nieuwe emissiebroncategorieën die niet in rekening werden gebracht op het moment dat de emissieplafonds werden vastgelegd;
- de emissiefactoren die zijn gebruikt voor het bepalen van de emissies van specifieke broncategorieën, zijn significant verschillend van deze die werden aangenomen op het moment dat de emissieplafonds werden vastgelegd;

- de methodologie is significant verschillend van de methodologie die werd gebruikt op het moment dat de emissieplafonds werden vastgelegd.

België overschrijdt het NEC-plafond voor NO_x in 2010-2015 en het NEC-plafond voor NMVOS in 2010. Bijgevolg werd een aanpassing ingediend voor NO_x voor de sectoren wegtransport en landbouw en voor NMVOS voor de landbouwsector.

Meer informatie is ter beschikking op de website van irCELine:

<http://www.irceline.be/nl/luchtkwaliteit/emissies>

c) Fitness-check door de Europese Commissie

De Europese Commissie is begonnen met het uitvoeren van een fitness check van de twee Ambient Air Quality (AAC)-richtlijnen 2008/50/EC en 2004/107/EC (dochterrichtlijn) voor de periode 2008 tot 2018.

In deze fitness check wordt nagegaan in hoeverre de lidstaten de doelstellingen van deze richtlijnen kunnen realiseren. Er wordt een consultatie georganiseerd met alle belanghebbende partijen (stakeholders): de openbare sector, de privé-sector, het middenveld en het grote publiek.

Voor verdere informatie:

http://ec.europa.eu/environment/air/quality/aqd_fitness_check_en.htm

Fitness check of the EU Ambient Air Quality Directives Roadmap:

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-3763998_en

BELGIË

a) Regelgeving

In overeenstemming met artikel 6, § 1, II, van de bijzondere wet tot hervorming der Instellingen van 8 augustus 1980, zijn de Gewesten bevoegd voor «De bescherming van het leefmilieu, onder meer die van de bodem, de ondergrond, het water en de lucht tegen verontreiniging en aantasting, alsmede de strijd tegen de geluidshinder».



- Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning (VLAREM). De 3 titels van Vlarem (I, II en III) zijn uitvoeringsbesluiten van het Milieuvergunningsdecreet.
- Besluit van de Vlaamse regering van 22 december 2006 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne. Dit besluit zet de Europese dochterrichtlijn 2004/107/EG om.
- Besluit van de Vlaamse regering van 14 januari 2011 houdende de wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne en van bijlage 1 van het besluit van de Vlaamse regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning. Dit besluit zet onder meer de Europese richtlijn 2008/50 EG inzake luchtkwaliteit en schonere lucht om, de belangrijkste wettelijke basis voor luchtkwaliteitsnormen.

- Besluit van de Vlaamse regering van 27 oktober 2017 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne en tot wijziging van artikel 3.7.10.2 van titel III van het VLAREM van 16 mei 2014. Dit besluit bevat de omzetting van de Europese richtlijn 2015/2193 van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2015 inzake de beperking van de emissies van bepaalde verontreinigende stoffen in de lucht door middelgrote stookinstallaties (de MCP-richtlijn), en richtlijn 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, tot wijziging van richtlijn 2003/35/EG en tot intrekking van richtlijn 2001/81/EG (de NEC-richtlijn).
- Protocol van Montreal (Internationaal Verdrag voor de bescherming van de ozonlaag).
- PRTR-Protocol (Release and Transfer Register, verplichte rapportering van emissiegegevens).



- Besluit van de Waalse regering van 15 juli 2010 relatif à l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant. Dit besluit zet richtlijn 2008/50/EG om, alsook richtlijn 2004/107 EG. De wettelijke basis van dit besluit is artikel 1 van de wet van 28 december 1964 betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging.
- Wat de uitstoot van luchtvervuilende stoffen betreft, is een besluit tot omzetting van richtlijn NEC 2016/2284 in voorbereiding (ter vervanging van de besluiten van de Waalse regering van 13 november 2002 en van 25 maart 2004).
- Andere regelgeving heeft ook tot doel om in bepaalde sectoren de uitstoot van luchtvervuilende stoffen te verminderen.
- Wat de industriële uitstoot betreft, is het decreet van 11 maart 1999 relatif au permis d'environnement en zijn uitvoeringsbesluiten van toepassing.
- Wat de uitstoot van huisverwarming betreft is het besluit van de Waalse regering van 29 januari 2009 van toepassing (een ontwerp van nieuw besluit is in voorbereiding).
- Ook moet het klimaatdecreet van 20 februari 2014 worden vermeld. De artikelen 12 en volgende van dit decreet vormen de wettelijke basis van het Plan Air Climat Énergie.



- Ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing;
- Het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan van 2 juni 2016.

b) Samenwerking tussen de Federale Staat en de Gewesten inzake de bewaking van de luchtkwaliteit in België: ICL, CCIM, ATMOS en IRCEL

Interministeriële Conferentie Leefmilieu (ICL)



In België heeft het Overlegcomité, dat overleg mogelijk maakt wanneer gemeenschaps- en gewestregeringen en de federale regering samen politieke knopen moeten doorhakken, de Interministeriële Conferentie Leefmilieu (ICL) opgericht. Hier kunnen milieubeslissingen worden genomen in overleg met de betrokken

federale en gewestelijke regeringsleden. De bijzondere wet van 8 augustus 1980 over de hervorming der instellingen legt de specifieke onderwerpen op. Zo moet de federale overheid de Gewesten betrekken bij het vaststellen van productnormen (artikel 6, § 4, 1°).

De ICL is samengesteld uit gewestelijke en federale ministers bevoegd voor leefmilieu en natuur. Ze wordt uitgebreid tot de betrokken federale, gewestelijke of gemeenschappelijke regeringsleden bij beslissingen over onderwerpen die ook andere bevoegdheidsdomeinen aanbelangen.

Het voorzitterschap wordt beurtelings waargenomen door de 3 Gewesten en de federale overheid.

In 2 gevallen wordt de samenstelling van de ICL vastgelegd in een samenwerkingsakkoord:

- de Interministeriële Conferentie Leefmilieu, uitgebreid tot klimaat: hiertoe behoren onder andere de ministers van energie, transport, fiscaliteit, ontwikkelingssamenwerking en economie (Belgisch Staatsblad van 27 juni 2003).
- de Interministeriële Conferentie Leefmilieu, uitgebreid tot REACH, betreffende de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen (Belgisch Staatsblad van 14 maart 2012).

Coördinatie Comité Internationaal Milieubeleid (CCIM)



Het Coördinatie Comité Internationaal Milieubeleid (CCIM) werd opgericht op basis van het samenwerkingsakkoord van 5 april 1995 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en

het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het internationaal milieubeleid en neemt het secretariaat van de ICL waar.

Alle beleidsorganen die in België bevoegd zijn voor leefmilieu zetelen in het CCIM. De dagelijkse leiding is in handen van het directoraat-generaal Leefmilieu van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de voedselketen en Leefmilieu. Naast het voorbereiden van de Belgische standpunten worden tussen deze partners ook andere taken in consensus opgenomen.

Door het CCIM kan België in de talrijke internationale instellingen en organisaties weloverwogen milieustandpunten innemen.

Het CCIM organiseert tweemaal per jaar een stakeholder's dialogue (SHD) met de verschillende Belgische maatschappelijke actoren. Deze dialoog is een uitwisselingsplatform tussen de federale overheid en de Gewesten met de vertegenwoordigers van werkgeversorganisaties, NGO's en vakbonden. De doelstelling is om voor elk nieuw Europees voorzitterschap, dus om de 6 maanden, informatie uit te wisselen met de stakeholders over prioritaire Europese en multilaterale dossiers, evenals over bepaalde dossiers uit de actualiteit.

Werkgroep ATMOS binnen het CCIM

Afhankelijk van de behoeften richt het CCIM stuurgroepen op. Deze krijgen een specifiek mandaat betreffende een bepaalde milieuthematiek, bijvoorbeeld water of klimaat, of behandelen specifieke transversale, thema-overschrijdende domeinen, zoals milieugegevens of milieuwetgeving. De CCIM-stuurgroepen zijn samengesteld uit expert-ambtenaren en houden zich bezig met het afstemmen van Europese of internationale verplichtingen, zoals bijvoorbeeld het afstemmen van de input inzake rapportage-verplichtingen.

De stuurgroep ATMOS is één van de thematische CCIM-stuurgroepen. Deze stuurgroep houdt zich bezig met de Belgische standpuntbepaling en de opvolging van de internationale of Europese besluitvorming inzake luchtverontreiniging, zoals de richtlijnen inzake luchtkwaliteit of nationale emissieplafonds. Zij houdt zich specifiek bezig met de technische/inhoudelijke voorbereiding van dergelijke dossiers en doet voorstellen aan de Interministeriële Conferentie Leefmilieu (ICL), die afspraken maakt tussen de Gewesten en het federale niveau indien voor de uitvoering van internationale verplichtingen gezamenlijke intra-Belgische standpunten gewenst zijn.

Wanneer de stuurgroep geen eensgezindheid zou bereiken, wordt de kwestie op de plenaire vergadering van CCIM gebracht, waar naast de 4 leefmilieu-administraties en Buitenlandse Zaken ook de betreffende beleidscellen zetelen.

Er wordt minimum éénmaal per jaar vergaderd. De frequentie van de vergaderingen hangt af van de noodzaak: op het moment dat er richtlijnen in onderhandeling zijn of moeten omgezet worden, komt ze vaker bijeen dan wanneer dat niet het geval is. In 2017 waren er 3 vergaderingen, in 2018 zullen er ook 3 of 4 plaatsvinden. Het initiatief wordt genomen door de voorzitter, in samenspraak met de leden van de stuurgroep. Elk van de betrokken overheden kan een vertegenwoordiger van een ander (dan leefmilieu) departement meebrengen indien hij/zij dat nuttig vindt, in functie van de bespreking op de vergadering.

Intergewestelijke Cel voor leefmilieu (IRCEL)



IRCEL is in het leven geroepen overeenkomstig Hoofdstuk II inzake de Intergewestelijke Samenwerking van het samenwerkingsakkoord van 18 mei 1994 tussen het Brusselse, Vlaamse en Waalse gewest inzake het toezicht op emissies in de lucht en op de structurering van de gegevens zoals gewijzigd door het samenwerkingsakkoord van 21 december 1995.

De Cel buigt zich over de structurering van de gegevens over leefmilieu bestemd voor het Europees Milieuagentschap.

IRCEL is samengesteld uit personeelsleden van de ministeries van Leefmilieu en/of van instellingen van openbaar nut waaraan de Gewesten de opdrachten - die omschreven zijn in de artikelen 3 en 4, toevertrouwd hebben.

Overeenkomstig artikel 7 van het samenwerkingsakkoord van 18 mei 1994 wordt, zonder afbreuk te doen aan de artikelen 8 en 18, de Cel belast met de volgende opdrachten:

a) operationele opdrachten in verband met de lucht:

1. het beheer van een gemeenschappelijke gegevensbank inzake de luchtvervuiling, die onder meer de gegevens bevat die door de verschillende meetnetwerken en programma's geleverd worden; dit beheer omvat het verwerven, het inventariseren en het verwerken van de gegevens, evenals de ontwikkeling van de daartoe noodzakelijke software; de databank zal worden aangepast teneinde op intergewestelijk vlak de gegevens te kunnen verzamelen die noodzakelijk zijn voor het Europees Agentschap voor Leefmilieu en andere internationale organisaties;
2. het opstellen van een rapport inzake het automatische netwerk en de coördinatie van de rapporten die een antwoord bieden op de internationale verplichtingen;
3. het opvolgen van fases van toenemende vervuiling en het verwittigen van de verantwoordelijke instanties die door de Gewesten aangeduid zijn;

b) opdrachten inzake toegepast wetenschappelijk onderzoek:

1. wetenschappelijk beheer van het automatisch netwerk en van het ijk- en proefbankprogramma;
2. globale statistische validering van de gegevens van het automatisch meetnetwerk;
3. het maken van modellen en het uitvoeren van statistische analyses met betrekking tot de problematiek van het transport en de opslag van stoffen die de lucht vervuilen;
4. coördinatie van de uitwerking van gemeenschappelijke methodes inzake monstername, analyse en validering, met inbegrip van de harmonisatie van de methodes op internationaal niveau;
5. coördinatie van meetcampagnes die meerdere Gewesten kunnen interesseren, meer bepaald door het organiseren van mobiele campagnes.

De door de Cel opgestelde rapporten, ontwikkelde software en bekomen resultaten, behoren gezamenlijk toe aan de 3 Gewesten.

De samenwerkingsovereenkomst van 18 mei 1994 richt ook een Coördinatiecomité op, dat bestaat uit vertegenwoordigers van de administraties die personeelsleden detacheren naar IRCEL. Ook de gewestelijke ministers van Leefmilieu kunnen een vertegenwoordiger

afvaardigen. Tijdens de Coördinatiecomitévergaderingen worden de werkzaamheden van de cel besproken en eventueel bijgestuurd. Het Coördinatiecomité komt enkele keren per jaar samen en keurt onder andere het jaarlijkse werkplan van de Cel goed.

De Gewesten kunnen, eventueel op voorstel van het Coördinatiecomité, in gemeenschappelijk overleg beslissen om de taken van de Cel te wijzigen.



WERELDGEZONDHEIDSORGANISATIE

De WHO heeft luchtkwaliteitsadvieswaarden voorgesteld in richtlijnen om de gezondheid te beschermen (*WHO Air Quality Guidelines*).

Deze luchtkwaliteitsrichtwaarden zijn strenger dan de grens- en streefwaarden opgelegd door de Europese Unie. De grens- en streefwaarden van de EU zijn opgesteld met als uitgangspunt hoe in de hele EU27 op de meest kostenefficiënte manier de best mogelijke luchtkwaliteit kan worden verwezenlijkt die maximale bescherming biedt aan de bevolking. Europa houdt dus niet alleen rekening met gezondheidsredenen maar ook met de economische haalbaarheid om tot die doelstellingen te komen. De richtwaarden die de WHO voorstelt, zijn bijgevolg een aanvaardbare en haalbare doelstelling om gezondheidseffecten te minimaliseren binnen de lokale mogelijkheden en beperkingen, en de publieke gezondheidsprioriteiten. Voor bijvoorbeeld fijnstof stelde de WHO geen ondergrens vast waaronder geen schadelijke effecten voor de gezondheid voorkomen.



1. Algemeen

Beleid

1. De Senaat beveelt aan een coherent en gecoördineerd beleid inzake luchtkwaliteit te ontwikkelen tussen de lokale, gewestelijke en federale beleidsniveaus.

Geïntegreerde aanpak

2. De Senaat beveelt aan de problematiek van luchtkwaliteit niet te verenigen tot die van het klimaat. Alle milieuproblematieken moeten deel uitmaken van een geïntegreerde vermindering van verontreiniging waarbij «valse oplossingen» worden vermeden.

Synergiewinsten

3. De Senaat beveelt aan synergiewinsten te zoeken tussen beleidslijnen die zowel een invloed hebben op het verminderen van de luchtverontreiniging als op het beperken van de broeikasgasemissies, verantwoordelijk voor de klimaatverandering.

Europese emissiedoelen

4. De Senaat beveelt aan bijkomende maatregelen te treffen om zo snel mogelijk de Europese emissiedoelen van 2020 voor NO_x (stikstofoxiden) te halen en die van 2030 voor alle luchtverontreinigende stoffen.

Hoofdoorzaken

5. De Senaat beveelt aan de twee hoofdoorzaken van ongezonde lucht prioritair aan te pakken, zijnde het wegverkeer en de verwarming door huishoudens.



Gedrag en technologie

6. De Senaat beveelt aan te investeren in maatregelen om het gedrag van de burgers, bedrijven en overheden te veranderen en in technologische veranderingen die op zich niet volstaan om alle aspecten van de problematiek aan te pakken.

Socio-economische context

7. De Senaat beveelt aan dat alle entiteiten bij hun voorgestelde luchtkwaliteitsmaatregelen rekening houden met de socio-economische context van de verschillende doelgroepen om te voorkomen dat de incentives, de fiscale maatregelen en de verboden die in deze aanbevelingen worden voorgesteld een negatieve impact hebben op gezinnen met een laag inkomen of op kansarmen.

Kwetsbare groepen

8. De Senaat beveelt aan dat het opstellen van normen en beleidslijnen gericht moet zijn op groepen die het meest blootgesteld worden en het meest gevoelig zijn voor een slechte luchtkwaliteit, zoals kinderen of personen die wonen in zones van slechtere lucht.



Bron: pixabay.com

Dieselgate-commissie

9. De Senaat beveelt aan de aanbevelingen opgesteld door de Dieselgate-commissie van de Kamer van volksvertegenwoordigers, aangenomen op 28 april 2016, versneld uit te voeren.

2. Europese Unie

WHO-normen

10. De Senaat beveelt aan op Europees niveau een ambitieuze tijdslijn vast te leggen voor het eerbiedigen van de WHO-normen voor fijnstof en stikstofdioxide.

Samenwerking

11. De Senaat beveelt een intense samenwerking aan tussen enerzijds de verschillende overheden in België en anderzijds de Europese Unie om de problematiek van de luchtverontreiniging prioritair aan te pakken.

Kadasters

12. De Senaat beveelt aan dat in de programma's voor grensoverschrijdende samenwerking, gefinancierd door de Europese Unie, kadasters worden opgesteld van de belangrijkste bronnen van luchtverontreiniging die een rechtstreekse impact hebben op de buurlanden om de gegevens, noodzakelijk voor de modelvorming, maximaal te kunnen delen met die buurlanden.

Solidariteitsmechanisme

13. De Senaat beveelt aan een Europees solidariteitsmechanisme voor bosbrandbestrijding uit te bouwen met voldoende middelen, om beter rekening te kunnen houden met de internationale impact van bosbranden.



Bron: pixabay.com



Bron: pixabay.com

Onderzoek

14. De Senaat beveelt aan om, binnen het bestaande Europese onderzoekskader, een onafhankelijke Europese onderzoeksgroep op te richten gespecialiseerd in luchtkwaliteit.

Hervormingen

15. De Senaat beveelt aan dat de Belgische regering bij de Europese Unie een ambitieuze houding aanneemt bij het overleg over hervormingen die de luchtkwaliteit ten goede komen, door onder meer volgende maatregelen te bepleiten:

- de hervorming van het homologatiesysteem van privévoertuigen (Type Approval);
- het toezicht op de markt van gemotoriseerde voertuigen;
- het opstellen van nieuwe doelstellingen voor de reductie van de uitstoot van voertuigen, waarbij wordt ingezet op de technologische vooruitgang die de uitstoot van vervuilende stoffen en fijnstof kan doen dalen en op lichtere voertuigen en minder krachtige motoren;
- de vestiging van een Europese EURO7-emissienorm in 2022, om de autofiscaliteit een betrouwbare grondslag te geven;
- het blijven inzetten op alternatieven voor de klassieke motoren op fossiele brandstoffen via onderzoek naar alle andere verplaatsingsvormen;
- het opleggen van strengere normen voor de zuivering van de binnenlucht in voertuigen.

3. Intergewestelijke samenwerking

Gezamenlijke visie

16. De Senaat beveelt aan dat België een duidelijke en gezamenlijke visie uitdraagt betreffende de strijd tegen luchtverontreiniging zodat zij, rekening houdend met haar institutionele complexiteit, al haar invloed kan uitoefenen in de Europese en internationale kringen.

Bij deze coördinatie zouden de stakeholders vooraf moeten betrokken worden, zoals dat het geval is voor de klimaatonderhandelingen.

Omzetting van richtlijnen

17. De Senaat beveelt aan om op elk beleidsniveau strikt toe te zien op de correcte omzetting en toepassing van de Europese richtlijnen inzake luchtkwaliteit.

Productnormen

18. De Senaat beveelt een betere dialoog aan tussen de betrokken entiteiten over de controle op de naleving van de productnormen en de technische voorschriften met betrekking tot emissiebronnen die schadelijk kunnen zijn voor de luchtkwaliteit.

Studies

19. De Senaat beveelt meer samenwerking aan tussen de Gewesten en het federale niveau voor studies over gezondheid en milieu (de tussenschotten in de werkzaamheden van de regionale onderzoeksinstellingen wegnemen) en manieren te vinden om de gegevens intensiever te kruisen.

Informatie

20. De Senaat beveelt aan dat alle beleidsniveaus samenwerken en elkaar informeren over de maatregelen die ze nemen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Er moet tevens een systematische screening plaatsvinden van het gevoerde beleid.

Referentielaboratorium

21. De Senaat beveelt meer samenwerking aan tussen de referentielaboratoria die door elk Gewest belast zijn met milieumetrologie, risicoanalyse en -evaluatie. Dit houdt in dat (gespecialiseerd) werk, ervaringen, steeds verfijndere meet- en analysemethodes en goede praktijken beter worden gedeeld.



4. Wetenschappelijke benadering

Investeren

22. De Senaat beveelt aan dat de overheden meer investeren in wetenschappelijk onderzoek op het gebied van luchtkwaliteit.

Onderzoeksdomeinen

23. De Senaat beveelt aan dat het onderzoek zich ook richt op:

- de impact van voertuigen op de fijnstofproductie die niet-uitlaat gerelateerd is (zoals remgebruik, bandenslijtage, enz.);
- de kwaliteit van de binnenlucht;
- de nieuwe vervuilers;
- de ultrafijne deeltjes.

Multidisciplinair onderzoek

24. De Senaat beveelt aan om ondersteuning te bieden aan multidisciplinair onderzoek naar de impact van de luchtkwaliteit op de volksgezondheid, het milieu, en onze economie, met een kosten-batenanalyse van mogelijke oplossingen voor deze gezondheidsproblematiek en met bijzondere aandacht voor de nieuwe verontreinigende stoffen, de ultrafijne deeltjes en het sociaaleconomisch profiel van de populaties.



Bron: pixabay.com

Resultaten bekendmaken

25. De Senaat beveelt aan om de luchtverontreinigingsvoorspellingen en de resultaten van alle studies over luchtkwaliteit beter bekend te maken en te delen met openbare en parastatale of met een opdracht van openbaar belang belaste instanties, via een performante en snelle online-publicatie van zowel tussentijdse als definitieve vaststellingen.

De resultaten van de studies moeten online ter beschikking zijn en de modellen die met overheidsmiddelen worden ontwikkeld, moeten open-source zijn.

Gegevens delen

26. De Senaat beveelt aan om erop toe te zien dat geanonimiseerde administratieve gegevens, met name de sociaaleconomische en de demografische gegevens die noodzakelijk zijn voor de modelvorming, zoveel mogelijk gedeeld worden met onderzoekers.

Meettoestellen

27. De Senaat beveelt aan de toestellen geschikt voor het meten van de luchtkwaliteit te harmoniseren, evenals de modellen en de monitoring- en rapportagesystemen die gebruikt worden door de regionale overheden voor luchtkwaliteitsmeting.

Ultrafijne deeltjes (PM0.1)

28. De Senaat beveelt aan de metingen van de luchtkwaliteit uit te breiden naar ultrafijne deeltjes van het type PM0.1 en met de lidstaten van de Europese Unie samen te werken opdat de WHO een drempelwaarde voor die ultrafijne deeltjes kan bepalen.

Meetplaatsen

29. De Senaat beveelt aan regelmatig de vervuilingsgraad te meten op alle plaatsen waar risicogroepen zijn (scholen, rusthuizen, crèches, enz.) en ook in tunnels en street canyons, waar de concentraties het hoogst zijn.

Individuele productiemethoden

30. De Senaat beveelt aan te anticiperen op de snelle ontwikkeling van de individuele productiemethoden voor gegevens betreffende luchtkwaliteit, en de startups die eraan werken aan te moedigen.

Microcaptoren

31. De Senaat beveelt aan de betrouwbaarheid van de microcaptoren voor persoonlijke meting te valideren en de gegevens ervan openbaar te maken.

Preventie en bewustmaking

32. De Senaat beveelt aan dat de overheden meer investeren in preventie en bewustmaking over luchtkwaliteit.

Bewustmakingscampagnes

33. De Senaat beveelt aan dat de diverse bevoegde entiteiten bewustmakingscampagnes coördineren, opdat de hele bevolking, en vooral doelgroepen die een risico lopen, coherente informatie krijgt over aspecten waarover gelijktijdig moet worden gecommuniceerd (vervuilingspieken, preventieve maatregelen, enz.).

Wetenschappelijk verantwoorde kencijfers

34. De Senaat beveelt aan dat de gepaste wetenschappelijke instanties een reeks wetenschappelijk verantwoorde kencijfers ontwikkelen die eenvoudig te begrijpen zijn en die het verband aangeven tussen luchtkwaliteit en gezondheid, alsook hun evolutie en om te investeren in open data die via applicaties de vervuiling monitoren en raadpleegbaar maken.

Rijgedrag

35. De Senaat beveelt aan aandacht te besteden aan de impact van rijgedrag op fijnstofproductie. Naast veilig rijden moet bij de rijopleiding ook ecodriving centraal staan.

Communicatie

36. De Senaat beveelt aan om de communicatie over de maatregelen om zich te beschermen tegen slechte luchtkwaliteit, aan te vullen met maatregelen om deze kwaliteit te verbeteren (de meest vervuilende verbrandingsmethoden, het gebruik van dieselloertuigen, overconsumptie van vlees, enz. vermijden).

Betrokkenheid van de burger

37. De Senaat beveelt aan de bewustmaking, de raadpleging en de betrokkenheid van de burger bij de uitwerking van het overheidsbeleid met een potentiële impact op de luchtkwaliteit te ondersteunen, onder andere via actieve participatiemethodes van het «Citizen Science-type» en de verspreiding van de resultaten ervan.



www.ec.europa.eu

Real time informatie

38. De Senaat beveelt aan de wetenschappelijke expertise van het irCELine-netwerk te gebruiken:

- om de communicatie met het brede publiek en de openbare omroepen te versterken;
- om nieuwe tools voor bewustmaking te ontwikkelen, met name door borden in alle stadscentra te plaatsen die in real time gegevens over de luchtkwaliteit bekendmaken en die informatie geven over de snelste (combinaties van) vervoersmodi en de minst vervuilende modi voor een bepaald traject.

Medisch personeel

39. De Senaat beveelt aan te zorgen voor een betere opleiding van het medisch personeel over de impact van de luchtkwaliteit.

Werknemers

40. De Senaat beveelt aan te zorgen voor betere informatie voor de werknemers die bij hun beroepsactiviteit aan luchtverontreiniging worden blootgesteld, via de comités voor preventie en bescherming op het werk (CPBW).

Binnenlucht

41. De Senaat beveelt aan de bevolking te informeren en te sensibiliseren over de kwaliteit van de binnenlucht, zowel in gebouwen als in voertuigen. Het middenveld kan hierbij een belangrijke rol spelen.

Luchtmeester

42. De Senaat beveelt aan om de functie van luchtmeester in het leven te roepen. Deze persoon is ombudsman en verbindingsfiguur voor elk mogelijk beleidsonderdeel betreffende luchtkwaliteit op gewestelijk vlak. De luchtmeester moet fungeren als eerste aanspreekpunt en vertrouwenspersoon die de behartiging van de luchtkwaliteit als hoofddoel nastreeft.

Pollutiepiekplan

43. De Senaat beveelt aan het PM2.5-fijnstof in de alarmdrempels van de pollutiepiekplannen op te nemen en de relevantie van de drempels voor alle verontreinigende stoffen te evalueren naar aanleiding van het vastleggen van een ambitieuze tijdslijn om de WHO-normen ter zake na te leven. In de toekomst moet ook de integratie van PM0.1 ultrafijnstof in de pollutiepiekplannen worden onderzocht. Wanneer die alarmdrempel overschreden wordt, wordt in de betrokken regio het smogalarm afgekondigd en gelden de vooropgestelde snelheidsbeperkingen.



Informatiedrempel

44. De Senaat beveelt aan bij het overschrijden van de informatiedrempel voor fijnstof:
- de bevolking in alle Gewesten te informeren;
 - de bevolking aan te moedigen om de nodige handelingen te verrichten om deze uitstoot te beperken.

Voorspellingen

45. De Senaat beveelt aan de voorspellingsmethode van de luchtkwaliteit te verbeteren, zodat de voorspellingen die de aanleiding vormen voor het afkondigen voor het pollutiepiekplan nauwkeuriger worden.

6. Mobiliteit

Afsprakenkader

46. De Senaat beveelt aan tussen de Gewesten en de federale overheid tot een afsprakenkader te komen inzake mobiliteit.

Mobiliteitsvisie en -beleid

47. De Senaat beveelt aan de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsbeleid uit te werken volgens het STOP-principe (achtereenvolgens inzetten op stappers, trappers, openbaar vervoer en personenvervoer), waarbij de mate van uitstoot van luchtverontreiniging ook in rekening wordt gebracht.



Gemeentelijke mobiliteitsplannen

48. De Senaat beveelt aan de gemeenten, in de mate van het mogelijke, voldoende autonomie te geven bij de uitvoering van specifieke en aangepaste mobiliteitsplannen in functie van hun ruimtelijke ordening, bevolking en geografie, met het oog op een betere doorstroming van het verkeer en een grotere integratie van zachte vervoersmodi.

Groot mobiliteitsproject

49. De Senaat beveelt aan overleg te organiseren tussen de overheden en tussen hun diensten, alsook een breed maatschappelijk debat met de burgers, wanneer een groot mobiliteitsproject dat door een overheid gedragen wordt een mogelijke impact dreigt te hebben op de luchtkwaliteit op het grondgebied van een andere overheid.

Verplaatsingen

50. De Senaat beveelt aan trapsgewijs in te zetten op minder verplaatsingen met vervuillende vervoermiddelen.

Snelheid

51. De Senaat beveelt aan om snelheidsverlagende maatregelen te nemen via het installeren van een dynamisch systeem van snelheidsregulering waarbij rekening wordt gehouden met de lokale luchtkwaliteit en de bevolkingsdichtheid in de nabije omgeving.

Bron: pixabay.com

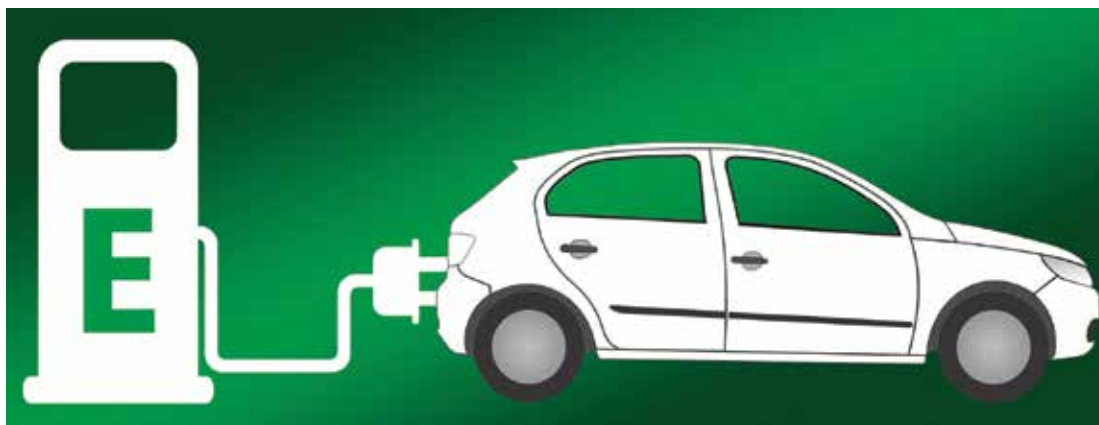


Vergroening

52. De Senaat beveelt aan dat de Gewesten en de federale overheid werken aan de vergroening van de automobilititeit door:

- voor het eigen wagenpark, inclusief het openbaar vervoer, de omschakeling te maken naar CNG (compressed natural gas), waterstof, elektromobiliteit, enz.;
- de elektrificatie van het openbaar vervoer, met inbegrip van de fietsen, op te voeren;
- taxi's en deelwagensystemen enkel nog vergunningen te geven wanneer hun aandrijfkracht CNG, waterstof of elektriciteit is;
- salariswagens te vergroenen. Vanaf 2020 mogen dieselwagens niet meer geregistreerd worden als salariswagen; vanaf 2025 moeten nieuw ingeschreven salariswagens zero-emissievoertuigen zijn;
- bijzondere aandacht te besteden aan het vergroenen van andere bedrijfsvoertuigen.

Bron: pixabay.com



Mobiliteitsbudget

53. De Senaat beveelt aan in te zetten op het mobiliteitsbudget als alternatief voor de subsidiëring van salariswagens. Het zorgt ervoor dat werknemers vrijwillig hun salariswagen laten staan, geheel of gedeeltelijk ten gunste van andere duurzame vervoermiddelen zoals de fiets, het openbaar vervoer of deelwagens.

Fiets

54. De Senaat beveelt aan de fiets als transportmiddel aan te moedigen door de overheidsmiddelen daarvoor geleidelijk op te trekken.



Bron: pixabay.com

Batterijen

55. De Senaat beveelt aan, in het raam van de transitie naar een massale toename van de inschrijving van elektrische voertuigen, een degelijke regeling in te voeren om het gebruik van batterijen met een geplande korte levensduur tegen te gaan.

Duurzame alternatieven

56. De Senaat beveelt aan volop te investeren in de ontwikkeling van alternatieven, zoals:

- lichtere, minder krachtige, minder agressieve, milieuvriendelijkere en verkeersveiligere voertuigen, zoals de LISA Car (Light and Safe Car);
- de binnenscheepvaart om zoveel mogelijk vrachtwagens van de baan te halen;
- de logistiek via de waterweg en de overslag op kleinere elektrische vrachtwagens tot zo diep mogelijk in de stadskernen.

Privé-initiatief

57. De Senaat beveelt aan om de reglementaire hinderpalen die privé-initiatieven op het vlak van gedeelde mobiliteit afremmen, weg te werken, en om daarvoor de nodige infrastructuur aan te leggen, vooral voor het auto- en fietsdelen in de stad en voor carpooling. De overheid moet ook samenwerken met deze privé-actoren, die kunnen helpen om een geschikt mobiliteitsaanbod te bepalen, onder meer dankzij de gegevens van hun gebruikers (type en duur van de ritten).

Opleidingen

58. De Senaat beveelt aan de opleidingen voor de auto-industrie in het secundair en hoger onderwijs af te stemmen op nieuwe technologieën. De arbeidsbemiddelingsdiensten moeten ook gepaste beroepsopleidingen aanbieden zodat iedereen op de hoogte is van de nieuwe technologieën.

Openbaar vervoer

59. De Senaat beveelt aan in de dichtbevolkte stadscentra maatregelen te nemen om de mobiliteit en de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen, indien nodig ten nadele van het personen- en vrachtverkeer.

Mobiliteitsregie

60. De Senaat beveelt aan de aanbevelingen van het informatieverlag van de Senaat betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen (stuk Senaat, nr. 6-201/4) ten uitvoer te leggen, en in het bijzonder zijn aanbevelingen 2 en 9 betreffende de oprichting van een «mobiliteitsregie» die moet werken aan «één geïntegreerd vervoersplan voor het openbaar vervoer», dat vervolgens moet worden uitgevoerd door «elke openbaar vervoersmaatschappij afzonderlijk die optimaal op elkaar zijn afgestemd». Dat richtinggevend vervoersplan moet de bediening van het GEN omvatten en de aansluitingen tussen de diverse vormen van openbaar vervoer.



7. Voertuigen op fossiele brandstoffen

Diesel- en benzine­wagens

61. De Senaat beveelt aan dat de overheden een beleid voeren waardoor vanaf 2030 geen nieuwe auto's meer ingeschreven worden die zich op diesel of benzine voortbewe­gen.

Reële uitlaatgassen

62. De Senaat beveelt aan dat de overheden geloofwaardige controles op reële uitlaatgas­sen invoeren en het gebruik van dieselroetfilters verplichten.



Bron: pixabay.com

Tests «op de weg»

63. De Senaat beveelt aan zich te conformeren aan de Europese wetgeving door een infrastructuur te ontwikkelen waarmee de emissies kunnen worden getest van voertuigen in rijomstandigheden «op de weg».

WLTP

64. De Senaat beveelt de onafhankelijke toepassing aan van de nieuwe «Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure» (WLTP), zonder interventie van de construc­teurs. Aangezien fiscale maatregelen of stimuli gebaseerd zijn op de CO₂-emissietests van nieuwe voertuigen, moeten de meettests 100% betrouwbaar zijn.

Ecoscore

65. De Senaat beveelt aan dat de overheden, in onderlinge samenspraak, bij de Europese Unie ijveren voor het uitwerken van een heldere ecoscore voor de volledige ontwik­kelings-, leef- en ontmantelingsfase van diesel-, benzine-, CNG-, elektrische en hybride wagens. Op deze manier komt er een eenvormig beeld van de ecologische voetafdruk van de verschillende types van wagens en van hun impact op de luchtkwaliteit.

Terugroepen van dieselwagens

66. De Senaat beveelt aan met de autoconstructeurs te onderhandelen over het terugroepen van dieselwagens waarvan de emissies de wettelijke normen overschrijden.

Ertsen uit conflictgebieden

67. De Senaat beveelt aan dat ondernemingen die kobalt en andere ertsen aankopen in conflictgebieden, verplicht worden de OESO-richtlijnen toe te passen. Volgens die richtlijnen moeten producenten van elektrische voertuigen en batterijfabrikanten in staat zijn om de identiteit van hun smelterijen en raffinaderijen aan te tonen. Voorts moeten ze hun eigen evaluatie openbaar maken aangaande de inachtneming door de smelterij van de vereiste zorgvuldigheid bij de identificatie en het tegengaan van risico's en misbruiken inzake mensenrechten.

Euronormering voor vliegtuigen

68. De Senaat beveelt aan dat België er bij de Europese Unie op aandringt een ambitieuze euronormering voor nieuwe vliegtuigen in te voeren waardoor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen verder daalt.

Uitstoot van fijnstof door vliegtuigen

69. De Senaat beveelt aan om dringend onderzoek uit te voeren naar de impact van de uitstoot van fijnstof door vliegtuigen en het effect hiervan op de nabije omgeving van de luchthavens.

Accijns op kerosine

70. De Senaat beveelt aan dat België er bij de Europese Unie op aandringt de milieu- en gezondheidsimpact mee te laten spelen in de invoer van een minimumaccijns op kerosine. Zo kan een gelijk spelveld tussen het luchtverkeer en het vervoer via hogesnelheidstrein gecreëerd worden.

Scheepvaart - brandstoffen

71. De Senaat beveelt aan de omschakeling naar groenere brandstoffen in het scheepvaartverkeer, zoals Liquid Natural Gas (LNG), aan te moedigen.

Scheepvaart - roetfilters

72. De Senaat beveelt aan het gebruik van roetfilters aan te moedigen die het rookgas van de motoren van schepen zuiveren.

Scheepvaart - motoren

73. De Senaat beveelt aan het onderzoek naar en de ontwikkeling van schonere scheepsmotoren verder te stimuleren. In het onderzoeks- en innovatiebeleid moet ook een hoger rendement op brandstof, het verder uitwerken van alternatieve aandrijfkracht en het rendement van de scheepsmotoren zelf centraal staan.

8. Infrastructuur

Ruimtelijke ordening

74. De Senaat beveelt aan om meer rekening te houden met de impact op de luchtkwaliteit bij de ontwikkeling en het onderhoud van logistieke infrastructuur, die beschouwd worden als «groeipolen», zoals luchthavens, havens en nieuwe wegen voor veel verkeer, in het bijzonder in de nabijheid van dichtbevolkte woongebieden of gebouwen voor kwetsbare groepen (crèches, scholen, rusthuizen, ziekenhuizen enz.), alsook bij de bespreking van bouw- of uitbreidingsprojecten van zulke gebouwen in de buurt van dergelijke, reeds bestaande, logistieke infrastructuur.

Corridors

75. De Senaat beveelt aan de aanleg van «groene» en ruime corridors die ruimte laten tussen de gebouwen aan te moedigen, om te voorkomen dat er nieuwe «street canyons» ontstaan.



Street canyon. Bron: pixabay.com



Groene corridor. Bron: pixabay.com

Gemeenten

76. De Senaat beveelt aan dat de gemeenten:

- nadenken over een absolute bovengrens voor het aantal autoparkeerplaatsen in de centra;
- nadenken over voldoende alternatieve vervoersmogelijkheden;
- nadenken over een ondergrens voor het aantal fietsstapplaatsen bij bouwvergunningen voor appartementsgebouwen;
- bij nieuwbouw wachtbuizen voor elektrische laadpalen aanleggen.

Ontradingsparkings

77. De Senaat beveelt aan:

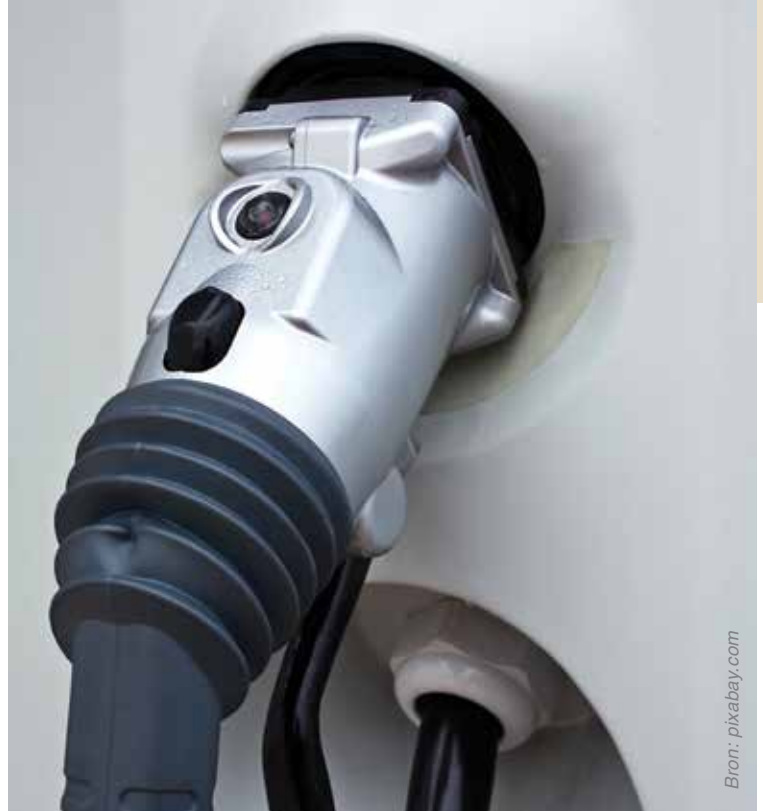
- bij de invalswegen van de steden ontradingsparkings aan te leggen die voorzien zijn van elektrische laadpaalinfrastructuur;
- een voordelig tarief in te stellen om de burgers ervan te overtuigen het openbaar vervoer tussen de ontradingsparkings en het centrum te gebruiken;
- ervoor te zorgen dat de belangrijkste haltes van het openbaar vervoer, waaronder de overstapstations, gemakkelijk bereikbaar zijn voor alle voetgangers, de verhuur van deelfietsen of -auto's verzekeren, en voorzien zijn van fietsstallingen en parkings.

Laadpaalinfrastructuur

78. De Senaat beveelt aan, in het raam van de transitie naar een toename van de inschrijving van elektrische voertuigen, krachtig te investeren in het plaatsen van oplaadpalen voor elektrische voertuigen en in infrastructuur waar compressed natural gas (CNG) en waterstof kunnen worden getankt.

Smart cities

79. De Senaat beveelt aan projecten aan te moedigen die bijdragen tot de geleidelijke opkomst van «smart cities», met de nadruk op duurzame mobiliteit.



Bron: pixabay.com

Leveringsmechanismen

80. De Senaat beveelt aan intelligente en ecologische leveringsmechanismen aan te moedigen via gemakkelijk bereikbare distributiecentra, digitale applicaties en elektrische of op aardgas rijdende voertuigen.

Tunnels

81. De Senaat beveelt aan om in tunnels afzuiginstallaties te voorzien en luchtzuiveringsinstallaties te verplichten.



© Rijkswaterstaat/Erlend Bakker



Het groendak van de Senaat

Aanplantingen

82. De Senaat beveelt aan de Gewesten aan te moedigen meer groen en bomen voor gezonde lucht aan te planten, in het bijzonder nabij drukke verkeersassen en woongebieden.

Stadsgroen

83. De Senaat beveelt de steden en gemeenten aan werk te maken van meer stadsgroen door:

- de aanleg van nieuwe bosgebieden en parken;
- een duurzaam laanboombeheersplan met een gerichte uitbreiding langs drukke straten en pleinen;
- groendaken.

Lage emissiezones

84. De Senaat beveelt aan om een lage-emissiezone in te voeren in de stedelijke centra waar de normen voor luchtverontreiniging systematisch overschreden worden.



Lage emissiezones uniformiseren

85. De Senaat beveelt aan de normen van de lage-emissiezones met elkaar in overeenstemming te brengen en te pleiten voor uniformiteit op Europees niveau.

Gemeentelijk geïntegreerd luchtbeleid

86. De Senaat beveelt aan dat de gemeenten werken met één geïntegreerd luchtbeleid. Dit houdt in:

- dat de omgeving van scholen, crèches, sportinfrastructuur en rust- en verzorgingstehuizen extra wordt beschermd;
- dat de schoolomgevingen prioritair worden aangepakt door een veralgemening van schoolstraten of fietsstraten.

Best practices

87. De Senaat beveelt aan dat de gemeenten lokale informatie en best practices verspreiden naar en delen met vergelijkbare gemeenten. Zo kan een intergemeentelijk netwerk rond schone lucht informatie uitwisselen en kunnen de Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten (VVSG), Brulocalis (Vereniging Stad en Gemeenten van Brussel) of de *Union des Villes et Communes de Wallonie* (UVCW) intern en onderling samenwerken. Dit kan breder gekaderd worden in het Burgemeestersconvenant dat nu al de klimaatopwarming bestrijdt.

9. Houtverbranding

Aantal

88. De Senaat beveelt aan dat de verschillende overheden een duidelijk beeld verwerven van het aantal verwarmingsinstallaties op hout en open haarden in gebruik.

Vervanging

89. De Senaat beveelt aan dat de verschillende overheden een beleid voeren om oude, vervuilende verwarmingsinstallaties op hout te vervangen via een premiestelsel of via een ander stimulerend of sensibiliserend instrument.

Brandstof

90. De Senaat beveelt aan een kwaliteitslabel te ontwikkelen voor de brandstof die wordt gebruikt in verwarmingsinstallaties op hout en pellets.

Nazicht

91. De Senaat beveelt aan dat de verschillende overheden een periodiek nazicht van verwarmingsinstallaties op hout invoeren. Tijdens dit onderhoud moeten de gebruikers geïnformeerd worden over het correct en milieuvriendelijk gebruik van de installatie.



10. Landbouw

92. De Senaat beveelt aan de wettelijke instrumenten te ontwikkelen die ertoe aanzetten meer technologische middelen te gebruiken die de uitstoot van ammoniak kunnen doen dalen bij het uitstrooien van meststoffen of dierlijke meststoffen op de velden.



Voertuigen met lage- of nulemissiemotoren

93. De Senaat beveelt aan de fiscaliteit te richten op consumptiepatronen die de luchtkwaliteit ten goede komen, waarbij voertuigen met lage- of nulemissiemotoren worden aangemoedigd, zodat de aandacht van de burgers naar die voertuigen wordt getrokken.

Zachte vervoermiddelen

94. De Senaat beveelt aan om fiscale stimulansen aan de burgers te geven zodat zij zachte vervoermiddelen en/of het openbaar vervoer gebruiken.

Gedeelde mobiliteit

95. De Senaat beveelt aan gedeelde mobiliteit te veralgemenen (deelauto's, carpooling) dankzij een aangepaste fiscaliteit.

BIV en verkeersbelasting

96. De Senaat beveelt aan om bij de belasting op de in verkeerstelling (BIV) en de verkeersbelasting rekening te houden met de CO₂-emissie, de EURO-norm en de impact op de luchtkwaliteit van het voertuig en dat de Gewesten op korte termijn een akkoord sluiten met betrekking tot de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting van leasingwagens, rekening houdend met de drie genoemde parameters.

Bij een eventueel akkoord tussen de Gewesten om een slimme kilometerheffing voor personenwagens in te voeren, wordt bij de vaststelling van de tarieven per kilometer met dezelfde parameters rekening gehouden.

Personenbelasting

97. De Senaat beveelt aan om de reële kilometeraftrek van de personenbelasting te berekenen in verhouding tot de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.





HOORZITTINGEN EN SCHRIFTELIJKE ADVIEZEN

I. HOORZITTING VAN 19 FEBRUARI 2018

- de heer Frans Fierens, administratief directeur, Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (IRCEL)
- de heren Patrick Berghmans en Wouter Lefebvre, onderzoekers, Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO)
- de heer Jean-Claude Maquinay, verantwoordelijke voor de directie Surveillance de l'environnement, Institut scientifique de service public (ISSeP)

II. HOORZITTING VAN 23 FEBRUARI 2018

- de heer Joeri Thijs, Greenpeace
- de heer Thomas Goorden, stRaten-generaal
- de heer Wim Van Hees, Ademloos
- de heren Tim Cassiers en Liévin Chemin, Stadsbeweging voor Brussel (BRAL) en Bond Beter Leefmilieu (BBL)
- mevrouw Delphine Morel de Westgaver, Bruxsel'AIR
- de heer Pierre Courbe, beleidsmedewerker Mobiliteit, Inter-Environnement Wallonie (IEW).

III. HOORZITTING VAN 5 MAART 2018

- prof. dr. Tim Nawrot, Faculteit Wetenschappen, UHasselt, en afdeling Pneumologie, Faculteit Geneeskunde, KUL
- prof. dr. ir. Roeland Samson, bio-ingenieur, Faculteit Wetenschappen, Universiteit Antwerpen
- prof. dr. Jean-François Argacha, cardioloog, Centrum voor hart- en vaatziekten, UZ Brussel, VUB
- dokter Marc Goethals, cardioloog, Onze-Lieve-Vrouweziekenhuis Aalst.

IV. HOORZITTING VAN 9 MAART 2018

- de heer Philippe Thunis, scientific officer, Europese Commissie.

V. HOORZITTING VAN 19 MAART 2018

- de heer Laurent Willaert, director Public Affairs, Belgische en Luxemburgse Automobielen- en Tweewielerfederatie (FEBIAC)
- de heer Patrick Van den Bossche, head Center of Expertise Environment, Federatie van de technologische industrie (AGORIA).

VI. ADVIES VAN 22 MEI 2018 van de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO).

DE INFORMATIEVERSLAGEN VAN DE SENAAT



Informatieverslag betreffende de opvolging van de toepassing van het Actieplatform van de Vierde **VN-Wereldvrouwenconferentie van Peking** (dossier 6-97) - aangenomen op 6 maart 2015



Informatieverslag over **de omzetting van het recht van de Europese Unie** in Belgisch recht (dossier 6-131) - aangenomen op 21 mei 2015



Informatieverslag betreffende een onderzoek van de mogelijkheden voor een wettelijke regeling van **meeouderschap** (dossier 6-98) - aangenomen op 11 december 2015



Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten inzake de gezamenlijke aanpak van de strijd tegen **kinderarmoede** in ons land (dossier 6-162) - aangenomen op 26 februari 2016



Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd **openbaar vervoersplan en -aanbod** te komen (dossier 6-201) - aangenomen op 20 mei 2016



Informatieverslag over het intra-Belgisch besluitvormingsproces inzake **burden sharing met betrekking tot klimaatdoelstellingen** (dossier 6-253) - aangenomen op 27 januari 2017



Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gemeenschappen inzake **de nieuwe toepassingen in de gezondheidszorg en mHealth** in het bijzonder (dossier 6-261) - aangenomen op 12 mei 2017



Informatieverslag betreffende het optimaliseren van de samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten inzake de bekendmaking van de beleidsmaatregelen ten gunste van de **zelfstandige ondernemers en de kmo's**, alsook inzake de administratieve vereenvoudiging (dossier 6-320) - aangenomen op 19 januari 2018



Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten inzake de preventie en de eliminatie van **hormoonverstorende stoffen** in de consumptie, met het oog op de bevordering van de volksgezondheid (dossier 6-303) - aangenomen op 23 maart 2018



Informatieverslag betreffende de optimalisering van de samenwerking tussen de federale overheid en de deelstaten inzake de **bestrijding van kunstroof** (dossier 6-357) - aangenomen op 15 juni 2018

