

Vlaamse Regering doet te weinig om luchtkwaliteit te verbeteren (4.4.12)

Brussel 3 april 2012 - Vorige vrijdag keurde de Vlaamse regering het luchtkwaliteitsplan NO₂ (verzurende stikstofdioxiden) goed. Met dat plan vraagt de regering uitstel en wil ze de Europese Commissie overtuigen dat Vlaanderen de Europese norm voor luchtkwaliteit in 2015 wel zal halen. Maar het Vlaamse luchtkwaliteitsplan schiet schromelijk te kort. Aldus het persbericht van de Bond Beter Leefmilieu dat wij integraal publiceren.

“Doortastende maatregelen zoals een kilometerheffing voor personenwagens of het verhogen van accijnzen op diesel komen niet aan bod. De politieke wil om de aangroei van het autoverkeer te beperken, ontbreekt. Niet alleen op Vlaams niveau, maar ook op het federale, Brussels en Waals niveau. De maatregelen die het Vlaams luchtkwaliteitplan wel haalden, zullen slechts een beperkt effect hebben of zijn vaak niet meer dan intenties, studies of proefprojecten. Met dit plan zal het niet lukken om in 2015 de normen wel te halen,” analyseert Erik Grietens van Bond Beter Leefmilieu.

Te veel verkeer en te weinig politieke wil

De overschrijdingen voor NO₂ zijn in hoofdzaak een gevolg van de voortdurende groei van het autoverkeer en het te grote aandeel dieselwagens. Een dieselwagen stoot immers tot drie keer meer NO₂ uit dan een benzinewagen. Het beleid zou zich vooral moeten richten op het beperken van de groei van het autoverkeer en het tegengaan van dieselwagens. Doortastende maatregelen die een verschil kunnen maken, worden niet genomen. Het duidelijkste voorbeeld is het invoeren van een kilometerheffing voor personenwagens. Daar is politiek geen bereidheid toe: er is een politiek akkoord tussen de gewesten om een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren. Maar voor personenwagens komt er enkel een proefproject. Bovendien loopt de uitvoering van dit akkoord zeer stroef. Het is duidelijk dat het niet zal lukken om een kilometerheffing voor vrachtwagens zoals voorzien in te voeren begin 2013.

Te vuile lucht in 10 centrumsteden

Volgens de Vlaamse uitstelaanvraag wordt de norm in Vlaanderen enkel overschreden in Antwerpen. Dat zeggen de officiële meetgegevens die aan de Commissie werden gerapporteerd. Uit een bijkomende meetcampagne van VMM uit 2010 blijkt echter dat de norm in maar liefst 10 van de 13 centrumsteden wordt overschreden. De situatie is veel slechter dan wat Vlaanderen aan Europa wil doen geloven. Conclusie van de VMM-studie: “In alle steden opgenomen in deze studie kunnen er straten met NO₂-concentraties boven de jaargrenswaarde voorkomen. Beleidsmaatregelen dienen zich dus niet enkel te focussen op de bovenstaande twee Antwerpse zones”. Minister Schauvliege bezorgde de resultaten van deze bijkomende meetcampagne blijkbaar niet aan de Europese Commissie.

Intenties zijn geen maatregelen

Heel wat maatregelen zijn niet meer dan intenties die als een besliste maatregel worden verkocht. Voorbeelden zijn de invoering van low emission zones in steden en het gelijk trekken van accijnzen op diesel en benzine. Voor deze zones bestaat geen wettelijk kader (met normen, verkeersborden, uitzonderingen...); steden die een lage emissie zone willen invoeren, kunnen dat wettelijk niet. Voor accijnzen bestond er enkel een politiek intentieakkoord. Dat is ondertussen achterhaald, want ondertekend door de vorige federale minister voor leefmilieu. De huidige federale regering lijkt helemaal niet van plan om de accijnzen op diesel te verhogen. Dit is verre van beslist beleid.

Marginale effecten

Vele van de andere maatregelen zullen slechts een marginaal effect hebben op de NO₂-uitstoot. Voorbeelden daarvan zijn het invoeren van een groene golf, stadsdistributie, een apart vrachtroutenetwerk, geluidsschermen... Voor veel van deze maatregelen is het effect op NO₂-

vermindering zo miniem, dat in het kader van de uitstelaanvraag zelfs niet kon berekend worden wat hun effect is op de vermindering van NO₂-niveaus in Vlaanderen.

Geen consequent beleid

Ook onze ruimtelijke ordening speelt een belangrijke rol om de groei van het autoverkeer in de hand te houden. Zo wijst het luchtkwaliteitsplan op het belang om geen verkeersgenererende activiteiten in te planten op autolocaties. Tegelijk keurt de regering plannen goed en levert ze vergunningen af voor shoppingcentra, voetbalstadions of nieuwe kantoorgebouwen op plaatsen die enkel met de auto te bereiken zijn.