

8.3. Lucht

INTERNATIONAAL/EUROPEES BELEID

De belangrijkste doelstellingen van het VN-verdrag inzake grensoverschrijdende luchtverontreiniging werden vertaald in Europese wetgeving. In 2011 wordt het Göteborg Protocol herzien waarbij wellicht nieuwe nationale emissieplafonds voor, naar verwachting, 2020 zullen worden voorgesteld.

De Richtlijn Luchtkwaliteit (2008) en de vierde Dochterrichtlijn Luchtkwaliteit (2004) leggen de lidstaten luchtkwaliteitsnormen op voor SO₂, NO₂, ozon, fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}), zware metalen (lood, arseen, cadmium, kwik en nikkel), benzo(alfa)pyreen, CO en benzeen en een meetverplichting voor kwik. Bij overschrijding van de grenswaarden moeten saneringsplannen worden opgesteld en uitgevoerd.

De NEC-richtlijn legt nationale emissieplafonds op die gelden vanaf 2010 voor NO_x, SO₂, VOS en NH₃. Het verplicht op te stellen nationale NEC-programma bevat een beschrijving van de maatregelen die worden genomen om deze emissieplafonds te halen. In de thematische strategie Luchtverontreiniging van de Europese Commissie is een herziening van de NEC-richtlijn voorzien. Daarnaast bestaan er nog richtlijnen met installatievoorschriften (stookinstallaties, solventrichtlijn, ...) en productnormen (euronormen voertuigen, brandstof, verf, ...) die er mee voor zorgen dat de luchtkwaliteitsdoelstellingen kunnen gerealiseerd worden.

Voor verkeersemissies hebben vooral euronormen en brandstofnormen een belangrijke impact. Voor scheepvaart zijn dit de Europese emissienormen voor motoren en de brandstofnormen.

Voor de reductie van de aantasting van de ozonlaag is een voorstel voor een EU-verordening gelanceerd, die de uitfasering van de betrokken stoffen aanscherpt.

LOPEND VLAAMS BELEID

In uitvoering van de NEC-richtlijn werd in 2007 een geactualiseerd reductieprogramma door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Het programma beschrijft de maatregelen die kunnen of zullen worden doorgevoerd om de emissies zo snel mogelijk onder de plafonds te brengen en te houden. Voor de industriële bronnen werden de strengere emissienormen afgedwongen via VLAREM en de milieuvergunningen en werden milieubeleidsvereenkomsten (MBO) afgesloten met de elektriciteitssector, de chemiesector en de glasproducenten. Tegelijkertijd werd het systeem voor een tijdelijke regulerende NO_x-heffing uitgewerkt. Dit moet toelaten om, indien zou blijken dat de geselecteerde maatregelen (MBO's) niet het verwachte resultaat opleveren, alsnog een emissieheffing met terugsluizing van de inkomsten te kunnen invoeren.

Voor de huishoudelijke emissies zijn vooral de productnormering en het REG-beleid effectieve instrumenten.

Voor de reductie van de verkeersemissies ging de aandacht naar technologische maatregelen (voertuignormen) en een beleid rond milieuvriendelijke voertuigen en rijgedrag (ecoscore, subsidie roetfilters vrachtwagens en personenwagens, hervorming verkeersbelasting, ...). De Vlaamse overheid besteedt ook aandacht aan interne milieuzorg voor haar eigen vloot, rij- en verplaatsingsgedrag. Er is ook een Vlaams impulsprogramma emissiearme binnenvaart. Tot slot gaat er aandacht naar de ondersteuning van gemeenten bij de uitwerking van hun lokaal beleid.

Voor de reductie van de NH₃-emissie werd gefocust op de veeteeltsector, de voornaamste emissiebron. Emissiereducties werden gerealiseerd via maatregelen opgenomen in het Mestdecreet en in de VLAREM. In het Mestdecreet werd een verscherping van de regle-





mentering rond het emissiearm toedienen van mest opgenomen alsook het stimuleren van de mestverwerking en van het gebruik van nutriëntenarme voeders. In VLAREM werd de verplichting opgenomen tot het bouwen van emissiearme varkens- en pluimveestallen bij nieuwbouw.

Het Fijnstofplan (2005) bevat zowel generieke als zonespecifieke maatregelen om de fijnstofemissies terug te dringen. Er werden diverse actie- en saneringsplannen voor hotspotzones, waaronder havenzones, opgemaakt en uitgevoerd.

Door België werd uitstel gevraagd voor het bereiken van de Europese fijnstofnormen. 20 (van de 27) lidstaten hebben uitstel gevraagd, voor een totaal van 320 zones. Het uitstel werd reeds geweigerd voor 220 zones. De Commissie wijst er in haar overwegingen tot weigering van uitstel voor de Vlaamse zones op dat de geraamde concentratieniveaus en effecten van een aantal maatregelen niet in kaart zijn gebracht en het daarom niet duidelijk is of de grenswaarden in 2011 zullen worden gehaald. Tevens meldt de Commissie dat bepaalde maatregelen niet in beschouwing zijn genomen. Ze vermeldt hierbij expliciet “lage-emissiezones” en rekeningrijden. De Commissie stelt tot slot ook vast dat een aantal maatregelen pas na 2011 in werking zal treden.

AANDACHTSPUNTEN VOOR DE KOMENDE PLANPERIODE

Zowel het Göteborg Protocol als de NEC-richtlijn zullen in de planperiode een revisie ondergaan. Beiden zullen, voor 2020, mogelijk aanleiding geven tot nog scherpere emissieplafonds voor de vier al geïmplementeerde pollutanten en tot een nieuw plafond voor fijn stof (vermoedelijk $PM_{2,5}$). Naast de verdelingen van de inspanningen hiervan tussen de verschillende betrokken Belgische overheden zal een nieuw reductieplan uitgewerkt en uitgevoerd worden met de meest kosteneffectieve verdeling van de inspanningen over de verschillende sectoren. Om de langetermijndoelstellingen te kunnen realiseren, is het de betrachting om zo snel mogelijk onder het plafond te komen.

In het kader van het bestaande (en het toekomstige) NEC-programma zal, wat de stationaire bronnen betreft, veel aandacht gaan naar de opvolging van de impact en de eventuele bijsturing van de doorgevoerde maatregelen (MBO's, VLAREM- en vergunningsvoorwaarden) en de evolutie van de best beschikbare technieken.

Voor landbouw zal, naast het realiseren van de huidige (en toekomstige) NEC-doelstelling voor NH_3 , het beleid erop gericht zijn om de impact van de individuele bedrijfsontwikkeling op de NH_3 -emissie zoveel mogelijk te beperken door middel van de huisvesting in emissiearme stallen (cf. Mestdecreet). Specifieke aandacht zal ook uitgaan naar de ontwikkeling en plaatsing van emissiearme stalsystemen voor die pluimveecategorieën waarvoor dat nog niet voorhanden is. In het licht van de nieuwe emissieplafonds en de bestaande Vlaamse regelgeving zal de optie 'uitbreiding mits bewezen mestverwerking' uit het mestdecreet geëvalueerd worden.

Voor verkeer blijft het generieke beleid zich richten op een duurzaam mobiliteitsbeleid, milieuvriendelijke voertuigen en dito rijgedrag. Hiertoe wordt samengewerkt tussen de diverse betrokken beleidsdomeinen. Bijkomend wordt ingezet op economische instrumenten voor verkeer. Vanaf 2011 zal de Vlaamse overheid de verkeersbelastingen in eigen beheer innen waarbij werk wordt gemaakt van de vergroening van de autofiscaliteit. Tegemoetkomend aan de overwegingen van de Europese Commissie wordt er daarnaast gewerkt aan de invoering van rekeningrijden voor vrachtwagens en, in een latere fase, voor personenwagens (☞ 20).



Het lokale verkeersbeleid wordt tevens ambitieuzer aangepakt om overal in Vlaanderen de doelstellingen van de EU-richtlijn Luchtkwaliteit te bereiken. De binnenstedelijke luchtkwaliteit (NO₂ en PM) wordt beter in kaart gebracht en er worden specifieke maatregelen uitgewerkt om de lokale knelpunten rond luchtkwaliteit (en geluid) aan te pakken, zoals het instellen van emissiearme zones (☞ 21). Langs gewestwegen zullen tevens maatregelen worden genomen of uitgebreid (dynamisch verkeersmanagement, snelheidsreducties). Tot slot zullen door het mobiliteitsvriendelijk en leefbaar inrichten van woonkernen (☞ 22) tevens stappen worden gezet naar een betere lokale leefkwaliteit. Daarnaast wordt gestreefd naar een maximale integratie van leefmilieuaspecten in het nieuwe Mobiliteitsplan, waarin de voorgenomen principes uit het Regeerakkoord verder worden uitgewerkt.

Bij de onderhandelingen rond het toekomstige Europese beleid (Euronormen, CO₂-normen) worden vooruitstrevende standpunten ingenomen in functie van de te behalen kwaliteitsdoelstellingen. De huidige ad-hoccommunicatie rond maatregelen (bv. ROB, roetfilters, ecoscore) wordt herzien. De Vlaamse overheid voert een globale communicatiestrategie rond verkeer en milieu zodat de burger beter geïnformeerd is en gestimuleerd wordt om zijn aankoop- en rijgedrag aan te passen. In functie van een wat langere termijn wordt de transitie naar een meer milieuvriendelijke mobiliteit in gang gezet, met een bijzondere focus op het ontwikkelen van een masterplan Elektrisch rijden in Vlaanderen (☞ 23).

In het kader van het lopend beleid rond binnenscheepvaart is een verlenging van het Vlaamse impulsprogramma Emissiearme binnenvaart aan de orde. Voor de zeescheepvaart zijn, naast het innemen van vooruitstrevende standpunten in de internationale onderhandelingen en het overleg met de federale overheid, het stimuleren van de invoering van walstroomvoorzieningen en gedifferentieerde haventaksen door de Vlaamse zeehavens belangrijke acties.

Emissiebeperkende maatregelen voor fijn stof, PAK's, dioxines en zware metalen in de industrie zullen voornamelijk worden gerealiseerd met een gericht vergunningenbeleid, gecombineerd met innovatie en toepassing van de beste beschikbare reductietechnieken en -strategieën. Specifiek voor fijn stof is daarbij de beheersing van de industriële diffuse stofemissies van belang, die verder zullen worden geïnventariseerd en waarvoor het in voorbereiding zijnde maatregelenpakket bij alle relevante bedrijven zal worden doorgevoerd. Dit zal in een aantal gevallen ook de emissies van zware metalen, PAK's en dioxines terugdringen.

Een aandachtspunt voor de sector huishoudens is het beheersen van de luchtemissies door het toenemende gebruik van stukhout voor verwarming. Belangrijke instrumenten zijn daarbij sensibilisering en het ondersteunen van een voldoende ambitieus en kosten-effectief standpunt over productnormering op federaal en Europees niveau in het kader van de Ecodesign-richtlijn, en het economisch ontraden van het gebruik van systemen die meer verontreiniging veroorzaken.

De extra maatregelen moeten toelaten om de luchtkwaliteitsnormen voor fijn stof en NO₂ zo snel mogelijk te halen. Als Vlaanderen hier niet in slaagt, worden er bijkomende doelgerichte maatregelen genomen. Waar nodig worden de fijnstofplannen aangepast. Rond het meten en modeleren van de luchtkwaliteit gaat de aandacht naar de chemische karakterisatie en het bronnenonderzoek van fijn stof in gebieden met verhoogde concentraties en de optimalisatie van de bestaande luchtkwaliteits-, interpolatie- en

voorspellingsmodellen. In stedelijke omgevingen en landelijke gebieden wordt het fijnstofmeetnet verder uitgebreid.

De emissies van fijn stof, in het bijzonder $PM_{2,5}$, zullen nauwkeuriger in kaart gebracht worden en de (stedelijke) gebieden met overschrijding van de PM_{10} - en NO_2 -grenswaarde worden nader bepaald en omschreven. De luchtkwaliteitsmeetnetten worden aangepast of uitgebreid om te voldoen aan de nieuwe en strengere kwaliteitsvereisten van de EU-kaderrichtlijn Luchtkwaliteit. Bijkomende metingen en modelleringen worden uitgevoerd om de zones van overschrijding van een aantal zware metalen opgenomen in de vierde EU-dochterrichtlijn voldoende nauwkeurig te kunnen omschrijven en gerichte maatregelen te kunnen nemen. Onderzoek naar andere indicatoren voor blootstelling aan fijn stof, o.m. de bepaling van ultrafijne deeltjes, zal uitgevoerd worden.

De ammoniakconcentraties worden met meer aandacht opgevolgd omdat ammoniak zowel bijdraagt tot de verzuring als tot de vorming van fijn stof.

Het milieukostenmodel wordt verder verfijnd en een integratie met het luik 'broeikasgassen' is voorzien.

Voor ozonafbrekende stoffen wordt het huidige beleid verdergezet. Het betreft onder meer het uitvoeren van gerichte inspectiecampagnes naar het gebruik van ozonafbrekende stoffen in de nog toegelaten toepassingen en de certificering van koeltechnische bedrijven en hun koeltechnisch personeel.

8.4. Water en waterbodems

INTERNATIONAAL/EUROPEES BELEID

De bescherming van het aquatisch milieu staat al sinds de jaren '70 op de internationale agenda en op de agenda van de Europese Unie. Aanvankelijk waren de Europese richtlijnen gericht op het beheer van specifieke vervuilingbronnen (stedelijk afvalwater, mest, grote bedrijven) en op de bescherming van specifieke gebruiksfuncties (zwemwater, viswater, drinkwater, schelpdieren).

Sinds 2000 heeft het Europese waterbeleid met de kaderrichtlijn Water (KRW) gekozen voor een meer integrale aanpak. De KRW biedt een kader voor de bescherming van het oppervlaktewater en grondwater. De richtlijn vraagt om het waterbeleid op het niveau van de stroomgebieden en in overleg met alle betrokkenen aan te pakken en om stroomgebiedbeheerplannen op te maken. Binnen dit kader moeten maatregelen genomen worden om de goede watertoestand te bereiken tegen eind 2015, met inachtneming van de mogelijke afwijkingen. Verder vraagt de KRW om rekening te houden met het beginsel van kostenterugwinning voor waterdiensten, gebaseerd op het principe 'de vervuiler/gebruiker betaalt'.

De Benelux-beschikking vismigratie werd in 2009 herzien. De timing voor het wegwerken van de knelpunten werd afgestemd op de KRW.

In 2007 kwam er met de overstromingsrichtlijn bijkomend een Europees kader voor de overstromingsproblematiek. Voor gebieden met risico op wateroverlast moeten overstromingskaarten en overstromingsrisicobeheerplannen opgesteld worden. Uitgangspunten van de richtlijn zijn internationale solidariteit, een aanpak op stroomgebiedniveau en preventie.

Verder werkt de Europese Commissie aan een herziening van de drinkwaterrichtlijn, een strategie rond waterschaarste en droogte op middellange en lange termijn en een beleid voor de adaptatie aan klimaatverandering.