



Brussel, april 2012

Nota BBL
Vlaams beleid NOx

1. De luchtvervuiling door NO₂ in Vlaanderen is veel ernstiger dan wat in de uitstelaanvraag wordt beschreven

1.1 Bijkomende meetcampagne VMM: overschrijding in 10 centrumsteden

Volgens de beschrijving van de huidige situatie (blz. 11 uitstelaanvraag) is er enkel een overschrijding van de jaarnorm voor gezondheid ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde) in de agglomeratie Antwerpen (Borgerhout, Plantijn en Moretuslei, meetpunt 42R801) en in de haven van Antwerpen (Luchtbal, Havanastraat, meetpunt 42M802). Het meetstation Antwerpen-Luchtbal ligt aan de rand van de haven in verstedelijkt gebied. Het meetstation in Borgerhout ligt in een stedelijke woonomgeving op 30 m van de straatkant.

Deze twee overschrijdingen geven echter enkel de situatie weer zoals die gemeten werd met het vaste meetnet van de VMM. In 2010 voerde de VMM een bijkomende meetcampagne uit naar NO₂, zie het rapport "NO₂-meetcampagne met passieve samplers in steden in 2010"¹. De studie startte op 8 januari 2010 en liep tot 7 januari 2011.

Deze extra meetcampagne werd uitgevoerd naar aanleiding van het in werking treden in 2010 van de nieuwe jaargrenswaarde voor NO₂ van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De metingen werden uitgevoerd in 13 steden: Aalst, Antwerpen, Brugge, Genk, Gent, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Mortsel, Oostende, Roeselare en Sint-Niklaas. Met uitzondering van Mortsel zijn dit alle Vlaamse steden met meer dan 50 000 inwoners. Mortsel werd opgenomen in deze studie om de evolutie in deze stad ten opzichte van vroegere meetcampagnes te evalueren. In elke stad selecteerde de VMM drie soorten locaties, langs een gewestweg, langs een binnenstedelijke weg en op een stedelijke achtergrondlocatie.

Uit de meetresultaten blijkt dat de jaargrenswaarde in 10 van de 13 steden wordt overschreden. De drie andere steden flirtten met de drempel van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zoals te verwachten viel, werden de hoogste NO₂-concentraties gemeten langs de wegen met de hoogste verkeersintensiteit.

¹ NO₂-meetcampagne met passieve samplers in steden in 2010, VMM, Afdeling Lucht, Milieu en Communicatie, 2011

De concentraties op de verschillende types locaties variëren als volgt:

- op achtergrondlocaties tussen 22 en 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- langs binnenstedelijke wegen tussen 27 en 49 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- langs de gewestwegen tussen 28 en 59 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Tabel 7: Overzicht van de jaargemiddelden en toetsing aan de jaargrenswaarde

Stad	Straat	Code	Type locatie	Jaargemiddelde
Aalst	Leo De Béthunelaan	99AA04	gewestweg	38
	Dirk Martensstraat	99AA05	binnenstedelijk	46
	Houtmarkt	99AA06	stedelijk achtergrond	32
Antwerpen	Amerikalei	99AT20	gewestweg	52
	Lange Leemstraat	99AT21	binnenstedelijk	49
	Park Spoor Noord	99AT22	stedelijk achtergrond	40
Brugge	Hoefijzerlaan	99BB22	gewestweg	44
	Katelijnestraat	99BB23	binnenstedelijk	34
	Kruisvest	99BB24	stedelijk achtergrond	26
Genk	Europalaan	99GK23	gewestweg	49
	Vennestraat	99GK24	binnenstedelijk	36
	Molenstraat	99GK25	stedelijk achtergrond	25
Gent	Sint-Lievenslaan	99GN25	gewestweg	51
	Nederkouter	99GN26	binnenstedelijk	47
	Baudelopark	99R701	stedelijk achtergrond	31
Hasselt	Thonissenlaan	99HS04	gewestweg	52
	Sint-Truidersteenweg	99HS05	gewestweg	41
	Plankewidelaan	99HS06	stedelijk achtergrond	24
Kortrijk	Minister Liebaertlaan	99KO08	gewestweg	38
	Rijselsestraat	99KO09	binnenstedelijk	44
	Doorniksesteenweg-park	99KO10	stedelijk achtergrond	28
Leuven	Diestsevest	99LU06	gewestweg	40
	Tiensestraat	99LU07	binnenstedelijk	43
	Dirk Boutslaan	99LU08	stedelijk achtergrond	33
Mechelen	Koningin Astridlaan	99ML05	gewestweg	43
	Sint-Katelijnestraat	99ML06	binnenstedelijk	40
	Kruidtuin	99ML07	stedelijk achtergrond	30
Mortsel	Antwerpsestraat	99MT03	gewestweg	59
	Guido Gezellelaan	99MT04	binnenstedelijk	39
	Lindenlei	99MT05	stedelijk achtergrond	33
Oostende	Nieuwpoortsesteenweg	99OS05	gewestweg	39
	Oude Molenstraat	99OS06	binnenstedelijk	27
	Leopoldpark	99OS07	stedelijk achtergrond	25
Roeselare	Meensesteenweg	99RL09	gewestweg	28
	Manenstraat	99RL10	binnenstedelijk	40
	Zwarte-Leeuwstraat	99RL11	stedelijk achtergrond	22
Sint-Niklaas	Guido Gezellelaan	99SK05	gewestweg	38
	Ankerstraat	99SK06	binnenstedelijk	40
	Regentieplein	99SK07	stedelijk achtergrond	36

De NO₂-concentratie werd tijdens deze studie bepaald met passieve samplers van het merk IVL. Volgens VMM zijn de gemiddelden gemeten met de passieve samplers goed vergelijkbaar met de referentiemethode van het vaste meetnet. Op jaarbasis liggen de jaargemiddelden met passieve samplers 1 tot 3 µg/m³ lager dan deze verkregen op dezelfde locatie met de automatische monitoren. Bij gebruik van de referentiemethode zou de jaargrenswaarde dus wellicht op nog meer plaatsen overschreden zijn.

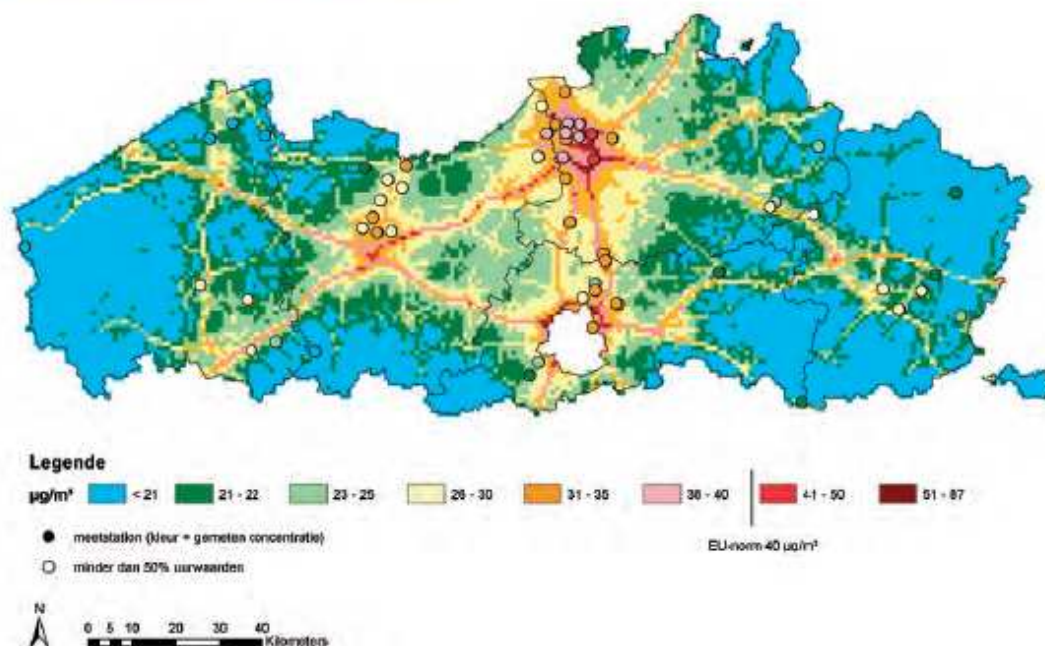
Eindconclusie van de VMM: *"Deze studie toont aan dat op verkeersdrukke plaatsen in meerdere steden het behalen van de NO₂- NO₂-jaargrenswaarde een probleem vormt. De automatische NO₂-metingen van de VMM tonen een overschrijding van de jaargrenswaarde in de zones Antwerpse agglomeratie en Antwerpse haven, maar uit deze studie blijkt dat het probleem grootschaliger is. 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."*

Dat is nu net wat de uitstelaanvraag wel doet: enkel focussen op de twee Antwerpse zones. In de uitstelaanvraag wordt zelfs letterlijk gesteld (blz. 11): "In de andere Vlaamse zones zijn er geen overschrijdingen waargenomen van de jaargrenswaarde voor NO₂." In de uitstelaanvraag wordt zelfs niet verwezen naar de bijkomende meetcampagne

1.2 Modellerings VMM: overschrijding in heel de Vlaamse Ruit

Naast deze bijkomende meetcampagne in 2010, voerde de VMM ook een computermodellerings uit voor de NO₂ uitstoot in Vlaanderen. Deze modellerings is opgenomen in het jaarverslag 2010 van VMM. Volgens deze modellerings zijn er overschrijdingen van de NO₂-jaarnorm in heel de Vlaamse ruit.

Figuur 3.1: Gemodelleerde NO₂-jaargemiddelden in 2010



De hoogste gemodelleerde jaargemiddelde NO₂-concentraties komen voor in de Antwerpse agglomeratie, de Antwerpse haven, de noordrand rond Brussel en de

snelwegen in de driehoek Antwerpen - Gent - Brussel. De laagste concentraties worden berekend in de meer landelijke regio's zoals de Westhoek, het zuiden van de provincie Oost-Vlaanderen en in bepaalde delen van de provincie Limburg.

Deze kaart wordt berekend met het atmosferisch transport- en dispersiemodel VLOPS (grid 1x1 km) met als invoergegevens de NO_x-uitstootgegevens van 2008 en de meteo van 2010. De modeluitkomsten worden gekalibreerd met de gemeten NO₂-jaargemiddelden in 2010. Na kalibratie hebben de resultaten op deze kaart een gemiddelde onzekerheid van 10%. Dergelijke berekeningsmethode kan een over- of een onderschatting geven op bepaalde plaatsen en geeft dus slechts een benaderend beeld van de verspreiding van de verontreiniging.

1. 3. Norm voor bescherming van vegetatie

Met betrekking tot het kritieke niveau voor NO_x voor de bescherming van de vegetatie (30 µg/m³), kan men wegens de dichte bebouwing, het wegennet en de verspreide industrie stellen dat er strikt genomen in Vlaanderen geen gebieden zijn waarop dit kritiek niveau van toepassing is. Er zijn immers geen zones die voldoen aan de criteria voor de inplanting van meetstations zoals opgelegd in de richtlijn 2008/50/EG.

De landelijke meetstations van het telemetrisch meetnet benaderen het meest de gebieden waarop bovenstaand kritiek niveau van toepassing is. Twee van de acht landelijke meetstations hebben een NO_x-jaargemiddelde hoger dan 30 µg/m³, namelijk 37 µg/m³ in Gellik (42N046) en 31 µg/m³ in Aarschot (42N035).

Ook bij het behalen van de jaarnorm voor vegetatie kunnen dus vragen worden gesteld. Dit aspect komt niet ter sprake in de uitstelaanvraag.

2. Verwachte autonome evolutie van de emissies in 2015

Op blz. 25-26 van de uitstelaanvraag wordt de verwachte autonome evolutie van de NO₂-emissies tegen 2015 beschreven voor de Agglomeratie Antwerpen en de Haven Antwerpen (andere steden of regio's komen niet meer aan bod in de uitstelaanvraag).

De resultaten van deze autonome ontwikkeling wijken sterk af en liggen veel lager dan de resultaten van eerder milieuonderzoek in de haven van Antwerpen. Een belangrijk milieuonderzoek voor de haven is het plan-MER over het strategisch plan van de haven², dat opgemaakt werd om de milieueffecten van de toekomstige uitbreiding van de haven in te schatten. De Vlaamse regering koos voor een uitbreiding van de haven van Antwerpen in de Saeftinghezone. Om deze uitbreiding te realiseren, werd een voorontwerp RUP opgemaakt, waarover de Vlaamse regering in 2012 wil beslissen. De uitbreiding van de haven in Saeftinghezone is tevens opgenomen in het regeerakkoord. Dit valt dus onder de noemer 'beslist beleid'.

² PLAN-MER OVER HET STRATEGISCH PLAN VOOR EN DE AFBAKENING VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN HAAR OMGEVING, Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Haven- en Waterbeleid, 17 oktober 2007

Volgens het plan-MER zal de uitbreiding van de haven resulteren in een forse toename van de verkeersstromen vanuit de haven. In 2015 verwacht de plan-MER een toename van de NO_x-uitstoot van verkeer tot 15.920 ton NO_x/jaar. Voor industrie komt de plan-MER tot een totale NO_x-emissie van 15.161 ton/jaar in 2015.

Tabel 7-12: Te verwachten NO_x emissies bij verschillende planvarianten in 2015 (de cursief opgenomen varianten werden niet doorgerekend inzake verkeer en industrie, maar werden geschat in functie van vergelijkbaarheid met andere varianten)

NO _x emissies							
in ton/jaar	nul	A1a	A1b	A2	B1	B2	B3
Industrieel	13393	14249	14624	14624	15161	15161	15161
verwarmingsemisies	1589	1589	1589	1589	1589	1589	1589
Verkeer	14402	13853	15596	15596	15920	15920	15920
Totaal	29384	29691	31809	31809	32670	32670	32670
totaal in % t.o.v. nulalternatief	100	101	108	108	111	111	111

Ter info: het scenario B1 is het scenario dat als basis diende voor het RUP voor de uitbreiding van de haven.

In de uitstelaanvraag (tabel blz. 26) gaat men uit van een totale NO_x-emissie door verkeer de haven van 11.604 ton/jaar (wegverkeer, zeevaart, binnenvaart en spoor samen). Dit is verschil van 3557 ton/jaar met het resultaat van de plan-MER voor het strategisch plan.

Zelfs als men er van uitgaat dat de uitbreiding van de haven er niet komt, ligt de NO_x-emissie van de haven volgens de plan-MER nog steeds 2798 ton/jaar hoger dan wat de uitstelaanvraag voorspiegelt. Het is geheel onduidelijk hoe men de berekening voor de uitstelaanvraag heeft gemaakt. Nergens in het dossier is de berekening zelf of de berekeningsmethode toegevoegd.

Bovendien mogen we er van uitgaan dat de berekening in de plan-MER van het strategisch plan een onderschatting is, want deze berekeningen gaan uit van te lage emissies: "Voor emissies door het **verkeer** worden, behoudens inzake CO₂ (als maat voor brandstofverbruik) in 2015 aanzienlijke dalingen verwacht t.o.v. de huidige situatie voor met name NO_x en fijn stof. Het *relatief* aandeel van het verkeer in de NO_x emissies neemt daarbij ook af, terwijl voor PM₁₀ het relatieve aandeel licht toeneemt. De verwachte dalingen t.o.v. de actuele niveaus zijn volledig toe te schrijven aan de verbeterde kwaliteit van de uitlaatgassen (invoering nieuwe normen)."³ Zoals de uitstelaanvraag terecht stelt, is er echter een groot verschil tussen de berekende NO_x-uitstoot op basis van de Euronormen en de 'real world' uitstoot. Dit verschil is zelfs het voornaamste argument van de regering om aan te tonen waarom de normen in Antwerpen niet worden gehaald en nu uitstel moet worden gevraagd. Aangezien de plan-MER uitging van deze onrealistische verbetering van de NO_x-uitstoot door de Euronormen, kunnen we er dus van uit gaan dat de werkelijke NO_x-emissie van

³ Plan-MER, blz. 73

de haven in 2015 nog veel hoger zal liggen dan wat in de plan-MER berekend werd.

Bovendien gaat het plan-MER ook uit van de aanleg van de 2^{de} spoorontsluiting voor de haven, goederenlijn 11 richting Rotterdam, een spoorlijn langs de E34 richting Zelzate en een derde binnenvaartsluis op rechteroever. Bij het doorrekenen van de resultaten werd er dus van uit gegaan dat deze extra spoorlijnen en binnenvaartsluis gerealiseerd zijn, wat uiteraard resulteert in een grotere modal shift naar spoor en binnenvaart en dus een lagere uitstoot van NOx. Het is echter totaal onrealistisch om te denken dat dure en moeilijke infrastructuurprojecten zoals de tweede spoorontsluiting of een volledig nieuwe spoorlijn langs de E34 er zullen liggen in 2015.

Het plan-MER gaat daarmee ook uit van een onrealistische modal split, waarnaar ook verwezen wordt in de uitstelaanvraag (zie blz. 21). Er wordt van uit gegaan dat voor het geheel van de haven nog 35% over de weg gaat, 20% via het spoor en 45% via binnenvaart. Voor containers is dat resp. 40%, 20% en 40%. Vandaag de dag ziet die modale verdeling er helemaal anders uit: 73% gaat via de weg, 14% via binnenvaart en 13 % via het spoor. Het is dan ook onmogelijk dat de vooropgestelde modal shift wordt gehaald in 2015.

Dit alles toont aan dat de werkelijke NOx-uitstoot in 2015 vele malen hoger zal liggen dan hetgeen berekend werd in het plan-MER en in de uitstelaanvraag. De inschatting van de NOx-uitstoot van de haven in de uitstelaanvraag ligt dan ook onrealistisch laag.

2. Voorgestelde extra maatregelen (Hoofdstuk 9, blz. 26 – 45)

a. Maatregel 1.1.1 Dynamische snelheidsaanduiding

In hoofdstuk 9 worden de extra maatregelen beschreven die de Vlaamse overheid wil nemen om in 2015 wel aan de normen te kunnen voldoen. Een eerste maatregel is gericht op een betere doorstroming van het verkeer op het hoofdwegennet, door dynamische snelheidsaanduiding en dynamische routekeuze. Op de Antwerpse ring wordt echter al gebruik gemaakt van dynamische verkeersborden. Dit is geen nieuw beleid en zal dus ook geen extra impact hebben op de luchtkwaliteit in Antwerpen.

Deze maatregel kan wel een effect hebben op de doorstroming op de Brusselse ring.

b. Maatregel 1.1.2 Dynamische routekeuze vrachtwagens

In een tweede maatregel wordt verwezen naar de invoering van vrachtroutenetwerken. In dit netwerk worden de ideale rijroutes voor vrachtwagens van en naar bedrijventerreinen uitgestippeld, zodat dorpskernen kunnen worden ontzien. Het is de bedoeling om de definitieve versie ook te kunnen uploaden in een gps-systeem.

In 2010 werd een methodiek voor het uitwerken van vrachtroutenetwerken uitgewerkt in een studie van TRITEL. Op basis hiervan werd een draftversie voor een vrachtroutenet in Limburg uitgetekend. Er blijven nog onopgeloste vragen over het juridisch statuut van het netwerk, de implementatie van het netwerk, meer bepaald naar bewegwijzering, aanvullende reglementen inzake gewicht-, hoogte- of lengtebeperking, handhaving en de noodzakelijke infrastructurele aanpassingen van de wegen en het parkeervraagstuk. In een volgende fase (2012) zal in detail ingegaan worden op welke maatregelen nodig zijn om het vrachtroutenetwerk te kunnen implementeren en de knelpunten op te lossen. De vrachtroutes zelf moeten later infrastructureel aangepast worden aan vrachtwagens en opliggers en wellicht voorzien van fietspaden. Minister Crevits wil het vrachtroutenetwerk in Limburg tegen het einde van de legislatuur (2014) op het terrein gerealiseerd zien.

Dit betreft enkel het vrachtroutenetwerk in Limburg. Voor de andere provincies zijn de plannen nog veel minder concreet. Voor de pilootregio Zuidostrand Antwerpen kon er tot nu toe zelfs geen consensus bereikt worden tussen de Vlaamse overheid en de betrokken gemeentebesturen.

Bovendien wordt noch in de uitstelaanvraag, noch in een andere studie het effect van een vrachtroutenetwerk op de NOx-uitstoot doorgerekend. Het lijkt dan ook zeer twijfelachtig of deze maatregel zal resulteren in een lagere NOx-uitstoot door vrachtverkeer.

c. Maatregel 1.2 Vergroening voertuigenpark

Maatregel 1.2.1 hervorming BIV

Een tweede reeks maatregelen focust op de vergroening van het voertuigenpark. Daarvoor is volgens de uitstelaanvraag een omdraaiing van de huidige trend van meer diesels naar meer benzinewagens nodig (blz. 28 uitstelaanvraag). Deze bijsturing blijft echter weinig ambitieus. In het personenwagenpark wordt gestreefd naar een aandeel van 'slechts' 61% dieselwagens. Bij nieuw verkochte wagens mag het aandeel 'slechts' 57% bedragen, nog steeds meer dan de helft dus.

Als eerste maatregel wordt hiervoor verwezen naar de hervorming van de BIV voor particuliere wagens. Het Vlaams parlement voerde op de valreep een aanpassing door in de formule voor de berekening van de BIV, zodat de uitstoot van vervuilende stoffen zoals stikstofdioxide door dieselwagens beter in rekening wordt gebracht.

Iemand die voor een nieuwe Euro 5 benzinewagen kiest met dezelfde CO₂-uitstoot als een nieuwe Euro 5 dieselwagen zal ongeveer 300 euro minder BIV verschuldigd zijn. Op de tweede handsmarkt is de sturing minder uitgesproken omdat er een overgangsmaatregel geldt en er per jaar ouderdom een leeftijds korting van 10% geldt op de verschuldigde BIV.

Bovendien heeft België een erg lage belasting op aankoop/inschrijving van een auto in vergelijking met andere Europese landen. Volgens gegevens

van de vereniging van Europese autoconstructeurs ACEA uit 2009 heffen wij gemiddeld 664 euro per voertuig terwijl het gemiddelde in 13 andere landen 1.079 euro bedraagt.

Als conclusie kunnen we stellen dat de voorgestelde maatregel inzake de hervorming van de BIV een beperkt positief effect zal hebben op de vermindering van de NOx-uitstoot door particulier autoverkeer en de verdieseling van het wagenpark lichtjes zal doen afnemen.

Maatregel 1.1.2 Hervorming verkeersbelasting

Als tweede deelmaatregel wordt verwezen naar de hervorming van de verkeersbelasting voor particulieren en vennootschappen. Dit moet gebeuren in overleg met andere gewesten. Er wordt zonder veel uitleg verwezen naar de "beslissing VR 20111201-DOC.0027". Deze beslissing zou "de effecten van de hervorming van de BIV versterken. De bedragen zullen sturend zijn naar aankoopgedrag toe. De invoering is voorzien in 2013."

Deze 'beslissing' betreft echter louter een politiek intentieakkoord tussen de gewesten. Dit politiek akkoord bevat drie luiken: een kilometerheffing voor vrachtwagens (vanaf 3,5 ton), een wegenvignet voor personenwagens (onder 3,5 ton) en een budgettaire compensatie voor Brussel voor inkomsten van buitenlandse voertuigen. De streefdatum voor de invoering hiervan is 2013. Daarnaast is ook de intentie ingeschreven om een gezamenlijk proefproject kilometerheffing voor personenwagens op te zetten in de GEN-zone.

Zoals gezegd gaat het enkel om een politiek kaderakkoord. Er moeten nog heel wat stappen gezet worden om tot een daadwerkelijke uitvoering van de verschillende onderdelen te komen. Zo moet een technische intergewestelijke werkgroep verder studiewerk verrichten naar de technische aspecten voor de implementatie van de voorstellen. Deze ambtelijke werkgroep moet oplossingen voorbereiden inzake tarieven, de technologie, de benodigde infrastructuur, de handhaving, compenserende maatregelen en aspecten inzake de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Dit moet vervolgens vertaald worden in minstens één decreet in elk van de drie gewesten, in samenwerkingsakkoorden tussen de gewesten en in een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten en het federale niveau. Tevens moet de financieringswet worden aangepast.

Bij deze beslissing bracht de Inspectie Financiën een ongunstig advies uit, omdat "de diverse in het politiek akkoord opgenomen elementen voorlopig onvoldoende en al te vrijblijvend zijn uitgewerkt om verzekerd te zijn van een algemene doelmatige aanpak".

Er moeten dus nog heel wat stappen gezet worden en politieke onderhandelingen gevoerd worden om tot daadwerkelijke toepassing van een kilometerheffing en wegenvignet te komen. Begin april 2011 werd een bestek voor een consultancy-opdracht uitgeschreven. Inschrijven op deze opdracht kon tot eind juni 2011, resultaten zijn ons niet bekend. Deze consultant moet mee de technische voorwaarden voor een kilometerheffing uitwerken en ondersteuning bieden aan de gewesten om

tot een bestek voor een uiteindelijke aanbesteding te komen voor een concreet systeem van een kilometerheffing. Het is niet duidelijk waarom de omweg via een consultant wordt gemaakt om een bestek voor een systeem van kilometerheffing uit te werken en waarom de ambtelijke werkgroep dit niet doet? Het eigenlijke bestek zal daardoor pas in de loop van 2012 kunnen worden opgemaakt. Vervolgens moeten enkele maanden gerekend worden voor inschrijvingen op het bestek en nog enkele maanden om de eigenlijke opdracht uit te voeren. En dan moet nog gestart worden met de invoering van een systeem voor een kilometerheffing, met o.a. de plaatsing van On Bord Units (OBU) in vrachtwagens, een satelliet systeem voor detectie en opvolging van de OBU's, een systeem om betalingen te innen, een e-ticketing systeem voor occasionele gebruikers, uittesten van de systemen e.d.m. Ook dat zal de nodige tijd vragen, minimaal zes maanden lijkt optimistisch. Het ziet er meer en meer naar uit dat het niet zal lukken om een kilometerheffing in te voeren tegen 2013.

Bij de concrete inhoud van de voorstellen voor een kilometerheffing en wegvignet uit het politiek kaderakkoord hebben we volgende bedenkingen:

- zowel de kilometerheffing voor vrachtverkeer als het wegvignet voor particulieren en vennootschappen wordt aanzien als een belasting die aftrekbaar is van de vennootschaps- en personenbelasting. Als de heffing nadien kan gerecupereerd worden via de belasting, is de vraag wat hiervan het sturend effect is?
- Er wordt vooropgesteld dat de kilometerheffing enkel van toepassing is op het Eurovignetwegennetwerk. Dit is slechts een beperkt deel van het wegennet in België. Het risico is daardoor groot dat het vrachtverkeer dit wegennet zal ontwijken om geen heffing te moeten betalen. Wel heeft elk gewest de mogelijkheid om wegen aan dit belastbare wegennet toe te voegen.
- Met welke milieuparameters men juist rekening wil houden bij de vergroening van de fiscaliteit, is niet duidelijk. Volgens het politiek akkoord moet het gaan om 'milieuprestaties van het voertuig en eventueel andere parameters'. Voor de milieuprestaties zal vertrokken worden van Euronormen. Tevens krijgt elk gewest de mogelijkheid om sociale correcties toe te passen.
- Er is nog geen duidelijkheid over de tarieven die gebruikt zullen worden. Er wordt enkel gesteld dat de opbrengsten uit de kilometerheffing niet lager mogen liggen dan die uit het Eurovignet. De daadwerkelijke impact van de voorstellen op de vergroening van het verkeer zal in grote mate afhangen van deze tarieven.

In de uitstelaanvraag is geen inschatting gemaakt van de impact van de deze maatregel op de NOx-uitstoot. Hoewel een kilometerheffing een significante impact kan hebben op de NOx-uitstoot door verkeer, blijft het mogelijke effect van deze maatregel vooralsnog onduidelijk.

Deze berekening werd wel gemaakt in een studie van VITO uit 2010. Die studie werd door BBL in het kader van openbaarheid van bestuursdocumenten opgevraagd. In de studie worden verschillende maatregelen in 'pakketten' doorgerekend op hun effect op luchtkwaliteit. Uit de berekeningen blijkt dat geen

van die pakketten er voor kan zorgen dat de normen voor NOx in Vlaanderen gehaald worden. Het mobiliteitsbeleid moet volgens dit onderzoek drastisch worden omgegooid om aan de Europese gezondheidsdoelstellingen te voldoen.

Maatregel 1.2.3 Groen openbaar vervoer

Deze maatregel gaat over de vergroening van het openbaar vervoer. Hierbij wordt enerzijds verwezen naar al uitgevoerde maatregelen, zoals het plaatsen van roetfilters en SCR op oudere bussen. Dit is echter geen nieuw beleid dat geen bijkomend effect zal hebben op de NOx-uitstoot. Anderzijds wordt verwezen naar aankoop van nieuwe bussen die moeten voldoen aan de EEV-norm, die strenger is dan de wettelijke Euro 5 norm.

Het aandeel van de busemissies in de totale voertuigemissies is relatief beperkt. Voor NOx bedraagt dit aandeel in 2010 4,5%⁴. De impact van deze maatregel op de totale NOx-uitstoot in Vlaanderen zal dus ook beperkt zijn.

Daarnaast wordt verwezen naar de vertramming van het openbaar vervoer, waarbij werk zal worden gemaakt van 'tramprojecten in alle Vlaamse provincies'. Hierbij wordt verwezen naar Spartcaus tramlijn 1 in Limburg en Brabo 2 in Antwerpen.

Het aanleggen van nieuwe tramlijnen vergt dure investeringen. In het kader van de besparingen werd beslist om het budget van De Lijn met 51 miljoen euro te verminderen. Rekening houdend met de huidige budgettaire en economische situatie is het duidelijk dat de ambitieuze plannen voor vertramming van het openbaar vervoer in alle provincies ('De Lijn 2020') onmogelijk op korte termijn kunnen doorgevoerd worden. Deze maatregel zal dan ook geen groot effect hebben op de vermindering van de NOx-uitstoot tegen 2015.

Maatregel 1.2.8 bijsturing federale stimuli

In deze maatregel wordt vooreerst verwezen naar de noodzakelijke afschaffing van de korting voor wagens met een lage CO2 uitstoot. Deze federale premie werd recent door de nieuwe federale regering afgeschaft.

Een tweede maatregel die hier aan bod komt, is "het verschil tussen accijnzen op diesel en benzine wegwerken om beter de negatieve impact op de gezondheid in rekening te brengen". Er wordt verwezen naar de nota ICL dd 31/03/2011. Het is niet duidelijk wat het statuut is van deze nota. In het federale regeerakkoord is hierover alvast niets terug te vinden. De federale regering lijkt niet van plan om de accijnzen op diesel en benzine gelijk te trekken. In juli 2011 maakte de OESO haar jaarlijks rapport bekend dat verschillende landen evalueert op onder andere economie, mobiliteit en milieubeleid. Op het gebied van het brandstofverbruik merkt de OESO op dat de lagere taxatie van diesel, zowat 40% minder dan benzine, tot een 'diesel-illusie' heeft geleid en dat de aankoop van diesel het hoogst van alle Europese landen is en bijna 2,5 keer zo hoog ligt dan in Nederland of Duitsland.

Een derde maatregel die hier aan bod komt is "Bijstellen maatregelen voor bedrijfswagens". Door allerlei fiscale gunstmaatregelen is het voor de werkgever

⁴ Wetenschappelijke beoordeling van roetnabehandelingssystemen voor voertuigen, Deel C - Kosteneffectiviteit voor introductie van roetnabehandelingssystemen voor bussen in Vlaanderen, LNE, december 2003

voordeliger om bedrijfswagens aan te bieden dan om het loon van het personeel te verhogen. Bedrijfswagens doen het aantal gereden kilometers sterk toenemen. Volgens de Promoco-studie leidt een bedrijfswagen gemiddeld jaarlijks tot 9200 extra gereden kilometers wanneer mensen met hetzelfde profiel vergeleken worden.⁵ Bedrijfswagens dragen dus bij aan de congestie: uit de Iris2-studie blijkt dat in 2003 37% van de auto's die tijdens de spits de Brusselse Ring R0 gebruiken en Brussel als bestemming hebben, bedrijfswagens waren. Het systeem leidt tot een verdieseling en een overdimensionering van ons wagenpark, vermits bedrijfswagens doorgaans een dieselmotor en een hogere CO₂-uitstoot hebben⁶.

In het nieuwe federale regeerakkoord werd de bijsturing van het systeem van bedrijfswagens zeer minimalistisch ingevuld. Uit een studie uitgevoerd door Copenhagen Economics in opdracht van de Europese Commissie, blijkt dat de Belgische overheid door de fiscale gunstmaatregelen voor bedrijfsvoertuigen 4,1 miljard euro aan belastingsinkomsten misloopt (equivalent aan 1,2% van het BNP). Het nieuwe voorstel voorziet slechts voor 200 miljoen belastingsinkomsten op bedrijfswagens. Het voordeel in natura zal voortaan berekend worden in functie van de cataloguswaarde van het voertuig en van zijn impact op het milieu (CO₂-uitstoot). De kosten van dit nieuwe belastingstelsel zal voor 50% ten laste vallen van de begunstigde als die een natuurlijke persoon is, en voor 50% ten laste van het bedrijf dat het voertuig ter beschikking stelt. De maatregel zou veel verder moeten gaan om impact te hebben op de verkeerscongestie en de luchtkwaliteit. Om het aantal bedrijfswagens en het aantal kilometers dat die wagens afleggen te verminderen, zou de regering het werkelijk gereden aantal kilometers in rekening moeten brengen (in plaats van het gelimiteerde forfaitsysteem). Ook deze maatregel zal geen effect hebben op de vermindering van de NOx-uitstoot.

Maatregel 1.3 Efficiëntieverbetering wegverkeer

Deze groep van maatregelen heeft betrekking op de verkeersintensiteit, het totaal aantal gereden kilometers. Volgens een trendanalyse van MOW zal het aantal voertuigkilometers in 2015 tussen minimaal 59,78 en maximaal 62,31 miljard voertuigkm liggen. In 2009 bedroeg het aantal afgelegde voertuigkm in Vlaanderen 56,4 miljard voertuigkm.

Volgens de uitstelaanvraag is het niet realistisch om uit te gaan van een daling van de groei van het aantal voertuigkilometers tegen 2015. Men wil vooral "bewaken dat de groei niet sterker zal stijgen dan de trendmatige groei". Er is geen politieke wil in Vlaanderen om het totale volume aan autoverkeer te beperken. Er wordt een louter volgend beleid gevoerd.

Als eerste deelactie wordt verwezen naar het "versneld uitvoeren" van de VIA-actie om 40% van het woon-werkverkeer te laten verlopen via openbaar vervoer en fiets. Dit is een zeer ambitieuze doelstelling, maar hier staan geen concrete acties of maatregelen tegenover in de uitstelaanvraag.

⁵ Jaarlijks leggen bedrijfswagens gemiddeld 33.000 km af. Werknemers met een eigen wagen rijden gemiddeld 20.000 km per jaar. (Promoco) Volgens Zwerts & Nuyts 2004 is het verschil zelfs 30.000 -16.500.

⁶ In 2009 hadden 94% van de bedrijfswagens een dieselmotor – cijfers SD Worx

Andere deelacties bij deze maatregel zijn de invoering van een kilometerheffing voor vrachtverkeer (zie hierboven) en de uitwerking van het nieuwe mobiliteitsplan Vlaanderen, als opvolger van het huidige mobiliteitsplan. De uitwerking van een nieuw mobiliteitsplan zal op zich uiteraard het aantal voertuigkilometers niet beperken. Dit is trouwens ook een doelstelling van het nu geldende mobiliteitsplan Vlaanderen, dat ook niet gezorgd heeft voor een vermindering van het aantal voertuigkilometers.

Een andere deelactie binnen deze maatregel is de "optimalisatie van het verkeer rond Antwerpen". Deze maatregel kwam reeds eerder in de uitstelaanvraag aan bod (zie hoger) en is geen nieuw maar bestaand beleid. Deze maatregel zal dan ook geen bijkomend effect hebben op de NOx-uitstoot.

Maatregel 1.4 Directe blootstelling langs de weg verminderen

Deze maatregel richt zich op het verminderen van de blootstelling van woningen gelegen langs verkeersintensieve wegen. Dit zowel voor bestaande als voor nieuwe woningen.

1.4.1 Beleid bestaande woningen

Voor bestaande woningen wordt de blootstelling verminderd door "ruimtelijke ingrepen en in het bijzonder door ingrepen aan de bestaande infrastructuur". Het gaat dan meer concreet om "plaatsing van geluidsschermen die ervoor zorgen dat de emissies worden gemengd over een grotere hoogte als gevolg van de opstuwende werking".

Dit is de meest dubieuze maatregel die wordt voorgesteld in de uitstelaanvraag. Wat is effect van een geluidsscherm op 'opstuwende werking' van luchtvervuiling? Welke studie onderbouwt dit?

Maatregel 1.4.2 Beleid nieuwe woongebieden

Voor nieuwe woongebieden zou op basis van de eventuele plan-MER bepaald worden welke maatregelen aangewezen zijn om blootstelling te beperken.

Dit klinkt mooi in theorie, maar de praktijk in Vlaanderen is helaas anders. Bij het inkleuren van nieuwe woonzones in stedelijke gebieden, wordt geen rekening gehouden met de bevindingen van de plan-MER. Als voorbeeld kan verwezen worden naar het nieuwe woongebied Groeningen, dat voorzien werd in de gemeente Kontich, als onderdeel van het grootstedelijk gebied Antwerpen. Het gaat om een groot nieuw woongebied van 25 ha voor ongeveer 500 woningen, gelegen vlak naast de zeer drukke E19. Volgens de plan-MER worden de normen voor NOx op deze plaats overschreden (jaargemiddelde van 52 µg/m³ NOx). Toch werd het plan goedgekeurd door de Vlaamse regering. Gelukkig werd het vervolgens vernietigd door de Raad van State.

Andere nieuwe woongebieden waar volgens de plan-MER⁷ in het kader van het stedelijk gebied Antwerpen de normen voor NOx worden overschreden, zijn Hoekakker (425 woningen gepland, jaargemiddelde NOx 44 µg/m³), Merksembaan noord (225 woningen gepland, jaargemiddelde NOx 44 µg/m³), Kwade gat (150 woningen jaargemiddelde NOx 44µg/m³), Koeisteerthof (62

⁷ Plan-MER RUP afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen, 22 augustus 2008, blz. 86 - 95

woningen, jaargemiddelde NO_x 41µg/m³), Capenberg Oost (150 woningen, jaargemiddelde NO_x 42 µg/m³) en Boskouter (450 woningen, jaargemiddelde NO_x 56µg/m³). Ook deze nieuwe woongebieden werden desondanks goedgekeurd door de Vlaamse regering.

Ook bij de afbakening van andere stedelijke gebieden werden nieuwe woonzones goedgekeurd die gelegen zijn valk naast verkeersintensieve wegen, waar volgens de betrokken plan-MER de normen voor NO_x worden overschreden. Meer algemeen gesteld: de Vlaamse regering blijkt niet bereid te zijn om bij de goedkeuring van nieuwe ruimtelijke plannen rekening te houden met de luchtkwaliteit.

Het opnemen van deze maatregel in de uitstelaanvraag is dan ook volledig misplaatst.

Maatregel 2.2.2 Mobiliteitsmaatregelen steden

Bij deze maatregelen wordt een pleidooi gehouden voor het inrichten van verkeersluwe stadscentra. Volgens de uitstelaanvraag zouden gemeenten er door het beleidsdomein MOW toe aangezet worden om het verkeer in de binnenstad te verminderen. Het enige wat het departement MOW tot nu toe gedaan heeft, is een onderzoek opstarten naar de economische effecten van autoluwe centra en de belemmeringen inzake acceptatie bij burgers en zelfstandigen.

Bovendien heeft het Vlaamse Gewest vergevorderde plannen om de verkeerscapaciteit van de ring rond Brussel (R0) uit te breiden door bijkomende rijstroken en parallelwegen aan te leggen. Dit terwijl Brussel de intentie heeft om het autoverkeer in de stad met 20% te verminderen, in uitvoering van het IRIS II-plan. Door de plannen van de Vlaamse regering om de ring rond Brussel te verbreden, zal extra autoverkeer wordt aangetrokken naar een stad die terecht minder verkeer wil. Daardoor zullen nieuwe bottle-necks ontstaan voor het verkeer dat naar Brussel gaat, wat extra luchtvervuiling in de hand zal werken. De NO_x-uitstoot ligt bij files veel hoger dan bij doorstromend verkeer.

Een tweede maatregel waar naar verwezen wordt, is het opzetten van systemen van duurzame stedelijke distributie. Met D-via werd een studie uitgewerkt en pilootprojecten opgestart in Hasselt en Gent. Het proefproject in Hasselt, 'city depot' voorziet een stedelijk distributiedepot van waaruit winkels in de stad bevoorrad kunnen worden met een elektrische vrachtwagen of cargofiets. Op zich is dit een interessant proefproject, maar de resultaten zijn zeer mager. In mei 2011 waren er slechts 10 deelnemende handelszaken. Het proefproject in Gent is een stille dood gestorven wegens gebrek aan draagvlak bij handelaars.

Een tweede maatregel onder dit luik betreft het optimaliseren van verkeerslichten om doorstroming te verbeteren. Volgens de uitstelaanvraag zal "het Groene Golfteam van het agentschap Wegen en Verkeer de lokale wegbeheerders ondersteunen om verkeerslichten te optimaliseren." Opnieuw wordt met de uitstelaanvraag sterk vooruit gelopen op de realiteit. Er loopt enkel een onderzoek in opdracht van het AWW met betrekking tot dynamische verkeerslichtenregelingen. Het doel van deze haalbaarheidsstudie is om na te gaan of de principes van het Groene Golf Team (GGT) uit Nederland ook in Vlaanderen de doorstroming aan verkeerslichten kunnen verbeteren. Deze studie

bevindt zich in de eindfase⁸. In opdracht van AWV werkt het GGT Vlaanderen, onder leiding van Prof. Chris Tampère, momenteel één kruispunt uit. In opvolging van de resultaten van de haalbaarheidsstudie van het GGT en de praktische resultaten van het proefproject dat binnenkort wordt uitgevoerd, zal AWV bepalen welke kruispunten in aanmerking komen voor een lichtenregeling volgens de principes van het GGT.

Een derde maatregel gaat over de invoering van Lage Emissiezones (LEZ). Volgens de uitstelaanvraag kan onderzocht worden, via een proefproject, hoe binnen Vlaanderen een uniform kader kan uitgewerkt worden voor de invoering van LEZ's. Wat LEZ's betreft, staat Vlaanderen dus nog nergens. Hoewel hier draagvlak voor lijkt te bestaan bij steden (het stadsbestuur van Gent vroeg in een unanieme motie aan de federale en Vlaamse overheid een duidelijk wettelijk kader hiervoor), ontbreekt het wettelijk kader voor LEZ's in België. Volgens het advies van de Raad van State over het voorstel dat in de vorige legislatuur werd ingediend door Groen!, is dit een federale materie en moet het wettelijk kader dus op Belgisch niveau worden vastgelegd. Zolang dit wettelijk kader niet bestaat, kan geen enkele stad een low emission zone invoeren.

Maatregel 4. Geïntegreerde beleidsvoorbereiding

Dit pakket van maatregelen handelt over de interactie tussen luchtkwaliteit, het mobiliteitsbeleid en de ruimtelijke ordening. Volgens de uitstelaanvraag wordt gestreefd naar een maximale afstemming tussen (plan)MER, MOBER en de instrumenten van het ruimtelijk beleid.

Volgens de uitstelaanvraag worden initiatiefnemers gestimuleerd om gebruik te maken van de LNE-handleiding 'Duurzame ruimtelijke planning: maatregelen om de impact van verkeer op luchtkwaliteit te verminderen'.

Dit is een goede brochure waarin verschillende basisprincipes van duurzame ruimtelijke planning worden besproken. De eerste maatregel die aan bod komt is het voeren van een locatiebeleid: "Het maken van locatiekeuzes en toewijzen van bestemmingen is een kerntaak van de ruimtelijke planning. Door kantoren en handelscentra nabij knooppunten van openbaar vervoer in te planten en nieuwe bedrijventerreinen maximaal te enten op multimodale locaties (spoor, water) wordt het bij komend autoverkeer beperkt."

In de praktijk doet de Vlaamse overheid echter het omgekeerde. Er zijn diverse voorbeelden van nieuwe kantoorontwikkelingen langs ring- en invalswegen, van nieuwe bedrijventerreinen die enkel via de weg ontsloten zijn en van nieuwe shoppingcentra die niet gelegen zijn aan knooppunten van openbaar vervoer maar op autolocaties. Het meest gekende voorbeeld is het nieuwe shoppingcentrum van Uplace in Machelen, naast het viaduct van Vilvoorde. Dit shoppingcenter is volgens de plan-MER gelegen op een C-locatie met aandeel van 80 à 85% voor de auto. Het shoppingcenter zal naar verwachting 25.000 autoverplaatsingen per dag veroorzaken. De Vlaamse regering keurde eind 2011 het RUP Vlaams strategisch gebied rond Brussel goed, waarin ruimte voorzien wordt voor Uplace. De minister van ruimtelijke ordening keurde de bouwaanvraag goed.

⁸ Antwoord van Minister Hilde Crevits op parlementaire vraag nr. 915 van 29 maart 2011 van Marino Keulen

Een voorbeeld van een nieuw bedrijventerrein dat niet multimodaal ontsloten is, is het logistiek terrein Meise-Westrode. Dit is enkel bereikbaar via de drukke A12, hoewel er zeker alternatieve inplantingsplaatsen gevonden konden worden naast het vlakbij gelegen Zeekanaal. Dit RUP werd door de Vlaamse regering op 1 juli 2011 goedgekeurd.

De Vlaamse regering voert dus zelf een ruimtelijke ordeningsbeleid dat ingaat tegen de principes die in deze uitstelaanvraag naar voor worden geschoven.

Maatregel 8. Gebouwenverwarming

Voor deze maatregel wordt verwezen naar het Vlaamse energie renovatieprogramma (zie www.energiesparen.be). De doelstellingen van dit programma zijn:

- elke woning heeft dakisolatie in 2020
- geen enkele woning heeft nog enkel glas in 2020
- elke aardgas- en stookolieketel is minstens een hoogrendementsketel
- 50% van de woningen heeft vloerisolatie in 2020

Dit zijn ambitieuze doelstellingen die nog lang niet in zicht zijn. In 2011 heeft slechts 31% van de woningen een aardgascondensatieketel, slechts 10% een stookoliecondensatieketel, beschikt 22% van de woningen niet over dakisolatie, 8% heeft uitsluitend enkel glas, ... Het Belgische gebouwenbestand is enorm energieverslindend en verbruikt 72% meer energie dan het Europees gemiddelde.

Er zal dus nog een stevige extra beleidsinspanning nodig zijn om de vooropgestelde doelstellingen te halen. De federale regering besliste echter om de fiscale aftrek voor de plaatsing van condensatieketels af te schaffen, zelfs voor er duidelijkheid is over de eventuele overname van deze stimulans door de gewestregeringen. Ook het stelsel van groene leningen voor energiebesparende renovaties werd door de nieuwe regering afgeschaft. Hierdoor wordt een extra rem gezet op de doelstellingen die beschreven zijn in de uitstelaanvraag. Het ziet er dan ook niet naar uit dat de vooropgestelde doelstellingen zullen gehaald worden. Als gevolg zal ook de hiermee samenhangende NO_x-reductie lager liggen dan ingeschat.

Conclusies:

1. Er zijn veel meer overschrijdingen van de NO_x-norm dan enkel in Antwerpen. Zie bijkomende meetcampagne van de VMM, overschrijding in 10 van de 13 centrumsteden.

2. De verwachte autonome evolutie van NO_x zal veel hoger liggen dan wat in de uitstelaanvraag wordt voorgespiegeld. Waarschijnlijk is in de berekeningen de uitbreiding van de haven van Antwerpen niet doorgerekend? Dit is onduidelijk, want de berekeningen zelf zijn niet opgenomen, alleen de resultaten van de berekening.

3. De maatregelen die voorgesteld worden zijn meestal niet meer dan intenties, studies of proefprojecten - ze staan vaak mijlenver van realisatie. Een voorbeeld is de invoering van lage emissiezones in stadscentra. De effecten werden bestudeerd - en zijn positief - maar er is geen wettelijk kader voor. Steden die een low emission zone willen invoeren, kunnen dat wettelijk niet.

4. Als de voorgestelde maatregelen wel al geconcretiseerd zijn, is het effect op de luchtkwaliteit op z'n zachtst gezegd twijfelachtig. Een voorbeeld daarvan is de 'vergroening' van de Belasting op In Verkeersstelling (BIV). In het voorstel van de Vlaamse regering krijgt de CO₂-uitstoot het zwaarste gewicht in de nieuwe BIV. Maar omdat dieselwagens een lagere CO₂-uitstoot hebben dan benzine, is de nieuwe BIV in veel gevallen goedkoper voor diesels dan voor benzine. De verdieseling van het wagenpark wordt zo verder in de hand gewerkt, samen met de verzurende uitlaatgassen ervan.

5. Er is geen samenwerking tussen Vlaanderen en Brussel. Brussel stelt in haar aanvraag dat het autoverkeer met 20% zal verminderen, in uitvoering van het IRIS II-plan. Een prima voornemen, maar helaas gaat de realiteit de andere kant uit en is deze doelstelling nog lang niet gerealiseerd. Ondertussen wil de Vlaamse regering de ring rond Brussel echter verbreden, waardoor extra autoverkeer wordt aangetrokken naar een stad die terecht minder verkeer wil. Daardoor zullen nieuwe bottle-necks ontstaan voor het verkeer dat naar Brussel gaat, wat extra luchtvervuiling in de hand zal werken. De NO_x-uitstoot ligt bij files immers hoger dan bij doorstromend verkeer.

6. Geen locatiebeleid. Noch de Vlaamse, noch de Brusselse regering durven in te gaan tegen de plannen van projectontwikkelaars om nieuwe shoppingcentra te bouwen op autolocaties. Zoals bekend liggen er momenteel drie plannen op tafel voor nieuwe autogerichte shoppingmalls: NEO op de Heizel, Just Under the Sky aan de Van Praetbrug en Uplace aan het viaduct van Vilvoorde. Dat zal enorme bijkomende verkeersstromen veroorzaken en blijvende overschrijdingen van de normen voor NO_x met zich meebrengen. Nochtans wordt in de Vlaamse uitstelaanvraag meermaals verwezen naar de handleiding "Duurzame ruimtelijke ontwikkeling" van de eigen milieuadministratie. Daarin staat als eerste aanbeveling om geen verkeersgenererende activiteiten in te planten op autolocaties... Met de bouwvergunning voor Uplace gaat de Vlaamse regering regelrecht in tegen haar eigen principes volgens de uitstelaanvraag.

7. Geen berekeningen. In de uitstelaanvraag is geen doorrekening opgenomen van de NO_x-reductie van de voorgestelde maatregelen. Het is dan ook onduidelijk hoe de Vlaamse en Brusselse regering willen 'bewijzen' dat ze

normen in 2015 wel zullen halen. Ook de Commissie heeft hier duidelijk haar twijfels bij, want ze stuurde al een brief met een lange lijst aan bijkomende vragen om informatie, onder meer over de manier waarop het concrete effect van de voorgestelde maatregelen is doorgerekend.

Er is geen politieke wil om het aantal autoverplaatsingen en het aandeel diesels daarin terug te dringen. Dat vraagt om doortastende maatregelen, zoals het verhogen van accijnzen op diesel, het afschaffen van het systeem van bedrijfswagens of het verbieden van nieuwe shoppingcentra op autolocaties. Als de Europese Commissie nu het uitstel zou toestaan, zullen dergelijke maatregelen zeker niet ingevoerd worden en zullen de regeringen op hun lauweren blijven rusten.