

**BELGISCHE SENAAT**


---

**ZITTING 2017-2018**


---



---

18 JANUARI 2018

---

**Verzoek tot het opstellen van een informatieverlag 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**

**SÉNAT DE BELGIQUE**


---

**SESSION DE 2017-2018**


---



---

18 JANVIER 2018

---

**Demande d'établissement d'un rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale, les Communautés et les Régions en ce qui concerne l'amélioration de la qualité de l'air, en vue de promouvoir la santé publique**

**Ingediend door de dames en de heren :**

***Déposée par Mesdames et Messieurs :***

Elisabeth MEULEMAN, Philippe HENRY ; Joris POSCHET, Karin BROUWERS, Sabine de BETHUNE, Brigitte GROUWELS, Steven VANACKERE, Johan VERSTREKEN ; Bert ANCIAUX, Rob BEENDERS, Katia SEGERS, Güler TURAN, Bart VAN MALDEREN ; Jean-Jacques DE GUCHT, Martine Taelman, Lode VEREECK ; Anne BARZIN, Jacques BROTCHE, Christine DEFRAIGNE, Alain DESTEXHE, Olivier DESTREBECQ, Gilles MOUYARD, Jean-Paul WAHL ; Christophe BASTIN, François DESQUESNES, Bertin MAMPAKA MANKAMBA, Véronique WAROUX ; Nadia EL YOUSFI, Latifa GAHOUCHE, Christophe LACROIX, Anne LAMBELIN, Karl-Heinz LAMBERTZ, Christie MORREALE, Patrick PRÉVOT, Simone SUSSKIND, Christiane VIENNE, Olga ZRIHEN.

**TOELICHTENDE NOTA**

Luchtverontreiniging vormt een belangrijk onderdeel van de globale leefmilieuproblematiek. Luchtverontreiniging omvat onder andere de problematiek van broeikasgassen en F-gassen, de emissie van fijn stof, de emissies van stikstof(di-)oxiden (NO en NO<sub>2</sub>), roet, de emissie van niet-methaan vluchtige organische stoffen, koolstofmonoxide-emissie, de emissie van zware metalen, de emissie van dioxinen, polychloorbifenyl (PCB), benzenen en dergelijke, verzurende emissies en ozonafbrekende stoffen.

In dit informatieverlag focussen we op enkele aspecten van de problematiek die rechtstreeks onze gezondheid raken zoals fijn stof, NO<sub>x</sub>, enz., en meer

**NOTE EXPLICATIVE**

La pollution atmosphérique est une dimension majeure de la problématique environnementale globale. La pollution atmosphérique est causée notamment par l'émission de différentes substances polluantes comme les gaz à effet de serre et les gaz F, les particules fines, les émissions de monoxydes et dioxydes d'azote (NO et NO<sub>2</sub>), la suie, les composés organiques volatils non méthaniques, le monoxyde de carbone, les métaux lourds, les dioxines, les polychlorobiphényles (PCB), le benzène, les substances acidifiantes et les substances appauvrissant la couche d'ozone.

Dans le rapport d'information proposé, nous examinerons quelques aspects de la problématique qui concernent directement notre santé, comme les

in het bijzonder op de transversale aspecten voor het aanpakken van deze problematiek.

De aandacht voor een gezonde luchtkwaliteit is de laatste jaren toegenomen bij de Belgische bevolking, in het bijzonder in Brussel en in de grote steden.

### **Verbetering van de luchtkwaliteit op verschillende vlakken**

Het beleid inzake luchtverontreiniging heeft tot op heden al belangrijke successen geboekt. Uit het verslag dat de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) in november 2017 publiceerde, blijkt dat er in 2016 aanzienlijk minder luchtverontreinigende stoffen geloosd werden dan in 2000 (1).

Zo is de uitstoot van dioxines en PCB's respectievelijk met 64 % en 98 % gedaald. Als gevolg van de reglementering werd hexachloorcyclohexaan (HCH) volledig gereduceerd. Daartegenover staat dat volgens de laatste inschattingen sinds 2000 de PAK (polycyclische aromatische koolwaterstoffen)-emissies toenamen.

De emissies van *total suspended particulates* (TSP) (een mengsel van deeltjes met een uiteenlopende samenstelling en uiteenlopende afmetingen in de lucht), PM10 en PM2,5 dalen in 2016 met respectievelijk 8 %, 11 % en 13 % ten opzichte van het niveau in 2000. De emissie van elementaire koolstof (EC) nam af met 43 %.

De emissies van de vermelde zware metalen dalen (naargelang de stof) in de periode 2000-2016 van 12 % (Cu) tot 96 % (V).

De verzurende emissie, verantwoordelijk voor de zogenaamde « zure regen » is sinds 2000 met 49 % afgenomen.

De ozonafbrekende emissies – verantwoordelijk voor het zogenaamde gat in de ozonlaag – zijn sinds 2000 ten gevolge van aanpassingen aan de reglementering met maar liefst 86 % afgenomen.

émissions de particules fines ou d'oxydes d'azote, etc., et nous nous pencherons en particulier sur la dimension transversale de la politique à mettre en œuvre face à cette problématique.

Depuis quelques années, le problème de la qualité de l'air bénéficie d'une attention grandissante de la part de la population belge, en particulier à Bruxelles et dans les grandes villes.

### **Amélioration de la qualité de l'air à plusieurs égards**

La politique de lutte contre la pollution atmosphérique a déjà engrangé de fructueux résultats à ce jour. Le rapport publié en novembre 2017 par la Société flamande pour l'environnement (VMM – *Vlaamse Milieumaatschappij*) montre qu'en 2016, les rejets de polluants atmosphériques ont sensiblement diminué par rapport à l'année 2000 (1).

Ainsi, les émissions de dioxines et de PCB ont diminué respectivement de 64 % et 98 %. Par suite de la réglementation, les rejets d'hexachlorocyclohexane (HCH) ont entièrement disparu. En revanche, d'après les dernières estimations, les émissions d'hydrocarbures polycycliques aromatiques (HPA) ont augmenté depuis 2000.

En 2016, les émissions de particules totales en suspension (PST) (un mélange de particules de compositions et de dimensions variables dans l'air), des particules PM10 et PM2,5 ont diminué respectivement de 8 %, 11 % et 13 % par rapport au niveau de l'année 2000. Les émissions de carbone élémentaire (CE) ont diminué de 43 %.

Les émissions des métaux lourds cités diminuent (suivant la substance) au cours de la période 2000-2016 de 12 % (Cu) jusqu'à 96 % (V).

Depuis 2000, les émissions de substances acidifiantes, responsables des pluies acides, ont diminué de 49 %.

Les émissions de substances appauvrissant la couche d'ozone – responsables du trou dans la couche d'ozone – ont diminué de près de 86 % depuis 2000 par suite des adaptations à la réglementation.

(1) « *Lozingen in de lucht* », VMM, november 2017, blz. 270

(1) « *Lozingen in de lucht* », VMM, novembre 2017, p. 270.

De broeikasgasemissies zijn in 2016 ten opzichte van 2000 slechts met 12 % gedaald. En volgens de laatste inschattingen namen de PAK-emissies sinds 2000 toe.

Een belangrijk besluit uit het recente jaarverslag « Lozingen in de lucht » van de Vlaamse Milieumaatschappij is dat voor de meerderheid van de luchtverontreinigende stoffen het relatieve aandeel van de huishoudens en het verkeer in de verontreiniging toenam (1). Uiteraard zal deze vaststelling mee de focus van dit informatieverslag bepalen.

### **Impact van luchtverontreiniging op de volksgezondheid**

Ook al is in Europa de luchtkwaliteit de afgelopen decennia verbeterd (studies van *Bruxelles Environnement* en de Vlaamse milieumaatschappij), toch blijft luchtverontreiniging nog steeds de belangrijkste milieufactor die in verband wordt gebracht met vermijdbare ziekten en voortijdige sterfte, vooral bij kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen. Zo berekende het Europees Milieugentschap dat in 2012 meer dan 11 000 Belgen vroegtijdig zijn overleden door luchtvervuiling.

Volgens cijfers van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) sterven ieder jaar 3 343 Belgen aan de gevolgen van luchtvervuiling.

De vaststellingen uit verschillende wetenschappelijke onderzoeken zijn hard : kinderen hebben tussen de 1,3 en 1,5 keer meer kans op astma wanneer ze op minder dan 70 meter van een drukke weg wonen (in vergelijking met kinderen die op 300 meter van een drukke weg wonen).

De Organisatie voor economische samenwerking en ontwikkeling (OESO) concludeerde vijf jaar geleden al dat luchtvervuiling in 2050 de grootste milieugerelateerde doodsoorzaak ter wereld zal zijn.

De Hoge Gezondheidsraad stelde tijdens hoorzittingen in de Senaat over milieugerelateerde chronische ziektes dat luchtverontreiniging in zeer veel landen een van de meest prangende problemen is en zal zijn (stuk Senaat, nr. 6-125/3).

(1) *Idem.*

En 2016, les émissions de gaz à effet de serre ont diminué de seulement 12 % par rapport à l'année 2000. Et, d'après les dernières estimations, les émissions d'hydrocarbures polycycliques aromatiques ont augmenté depuis 2000.

Une conclusion importante du rapport annuel récent de la Société flamande pour l'environnement, intitulé « *Lozingen in de lucht* », est le fait que pour la majorité des polluants atmosphériques, la part relative des ménages et du trafic routier dans la pollution a augmenté (1). Il va sans dire que ce constat déterminera les points d'attention prioritaires du rapport d'information proposé.

### **Effets de la pollution atmosphérique sur la santé publique**

Même si la qualité de l'air s'est améliorée en Europe au cours des dernières décennies (études de Bruxelles Environnement et de la Société flamande pour l'environnement), la pollution atmosphérique demeure le principal facteur environnemental responsable de certaines maladies évitables et d'une mortalité précoce, surtout parmi les groupes vulnérables comme les enfants et les personnes âgées. Ainsi, selon un rapport de l'Agence européenne pour l'environnement, plus de 11 000 personnes sont mortes prématurément en Belgique à cause de la pollution de l'air.

Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), 3 343 Belges meurent chaque année des effets de la pollution de l'air.

Les constats auxquels différentes études scientifiques aboutissent sont implacables : les enfants qui habitent à moins de 70 mètres d'une route à forte densité de circulation présentent 1,3 à 1,5 fois plus de risques de souffrir d'asthme (par rapport aux enfants habitant à 300 mètres d'une telle route).

Il y a cinq ans déjà, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) tirait la conclusion qu'en 2050, la pollution atmosphérique serait la principale cause de mortalité liée à l'environnement dans le monde.

Lors d'auditions qui ont eu lieu au Sénat au sujet des maladies chroniques liées à l'environnement (doc. Sénat, n° 6-125/3), le Conseil supérieur de la santé a souligné que la pollution atmosphérique est et sera l'un des problèmes les plus préoccupants dans de très nombreux pays.

(1) *Idem.*

De externe gezondheidskosten door luchtvervuiling zijn in België op meer dan 8 miljard euro per jaar geraamd (gecorrigeerd voor inkomen, 2010) en houden niet alleen rekening met de intrinsieke waarde van een gezond leven, maar ook met de directe kosten voor de economie. Deze directe economische kosten houden verband met 2,5 miljoen verloren werkdagen per jaar als gevolg van ziekten die verband houden met luchtvervuiling, met daaraan verbonden kosten voor werkgevers ten bedrage van 401 miljoen euro per jaar (gecorrigeerd voor inkomen, 2010), voor gezondheidszorg ten bedrage van meer dan 32 miljoen euro per jaar (gecorrigeerd voor inkomen, 2010) en voor de landbouw (oogstverliezen) ten bedrage van 37 miljoen euro per jaar (2010).

Fijnstof is de belangrijkste boosdoener. Met 15 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>2,5</sub> fijnstofpartikels zit België 50 % boven de WHO-grens voor fijnstof (PM staat voor *particulate matter*, PM<sub>2,5</sub> zijn deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 2,5 micrometer ofwel heel kleine deeltjes die diep kunnen doordringen in het longweefsel).

Naast de roetdeeltjes brengen ook stikstofoxiden (NO en NO<sub>2</sub>) en PAK's schade toe aan de gezondheid.

Mogelijke gezondheidseffecten van fijnstof zijn onder andere :

- op gebied van longziekten : astma, ontstekingen, verminderde longfunctie, verminderde longgroei bij kinderen ;
- op gebied van hart- en vaatziekten : aantasting van de bloedvaten, hogere bloeddruk en bloedstolsels (beroerte) ;
- op gebied van het zenuwstelsel : degeneratie en functievermindering ;
- in het algemeen : een ongunstige impact op de levensverwachting.

Het Dieselgate-schandaal dat eind 2015 losbarstte maakte duidelijk dat de effectieve uitstoot van wagens die rondrijden op onze wegen veel hoger ligt dan de uitstoot die werd gemeten bij labotesten. De verschillende debatten, onderzoeken en aanbevelingen die erop volgden tonen daarenboven aan dat « Dieselgate » slechts een deel van het probleem is.

De luchtkwaliteit in België wordt mee bepaald door de vervuiling in de ons omringende lidstaten. Luchtvervuiling stopt niet aan de grenzen. Zo zijn

On estime que les coûts externes liés à la santé résultant de la pollution atmosphérique en Belgique sont supérieurs à 8 milliards d'euros par an (revenus ajustés, 2010), lesquels incluent non seulement la valeur intrinsèque d'une vie en bonne santé, mais aussi les coûts indirects pour l'économie. Ces coûts économiques directs se rapportent aux 2,5 millions de jours de travail perdus chaque année en raison des maladies liées à la pollution atmosphérique, avec les coûts s'y rattachant pour les employeurs de 401 millions d'euros par an (revenus ajustés, 2010), pour des soins de santé de plus de 32 millions d'euros par an (revenus ajustés, 2010), et pour l'agriculture (pertes de récoltes) de 37 millions d'euros par an (2010).

Les particules fines sont le principal facteur responsable de cette situation. Avec une concentration de 15 µg/m<sup>3</sup> de particules fines PM<sub>2,5</sub> dans l'air, la Belgique dépasse de 50 % la valeur limite fixée en la matière par l'OMS (PM signifie « matière particulaire » ; les particules PM<sub>2,5</sub> sont des particules d'un diamètre aérodynamique inférieur à 2,5 micromètres ; il s'agit donc de minuscules particules qui peuvent pénétrer très profondément dans les tissus pulmonaires).

Outre les particules de suie, les oxydes d'azote (NO et NO<sub>2</sub>) et les HPA sont des substances qui nuisent elles aussi à la santé.

Les effets des particules fines sur la santé se font sentir entre autres dans les domaines suivants :

- les maladies pulmonaires : asthme, inflammations, altération de la fonction pulmonaire, développement défaillant des poumons chez l'enfant ;
- les maladies cardiovasculaires : atteinte des vaisseaux sanguins, hypertension et formation de caillots (apoplexie) ;
- le système nerveux : dégénérescence et altération de la fonction ;
- l'état de santé en général : réduction de l'espérance de vie.

Le scandale du « Dieselgate », qui a éclaté fin 2015, a montré clairement que les émissions réelles des véhicules qui circulent sur nos routes étaient largement supérieures aux émissions mesurées lors de tests de laboratoire. Les divers débats, études et recommandations qui ont suivi ont montré de surcroît que le « Dieselgate » ne représente qu'une partie du problème.

La qualité de l'air en Belgique dépend aussi de la pollution dans les pays qui nous entourent. La pollution de l'air ne s'arrête pas aux frontières. Ainsi, les centrales à

bijvoorbeeld de Duitse bruin – en steenkoolcentrales verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van de luchtvervuiling in Europa en in België. Volgens een rapport van onder andere het WWF, genaamd « *Europe's dark cloud* », veroorzaakte de Duitse bruin- en steenkool in 2013 alleen al 2 490 vervroegde overlijdens door luchtvervuiling. Dat waren er 1 860 in Duitsland zelf, de rest in de buurlanden (270 in België) (1).

De hierboven vermelde cijfergegevens tonen aan dat het beleid de voorbije decennia al belangrijke successen heeft geboekt, maar ook dat er nog bijkomende resultaten moeten worden geboekt. We moeten verder blijven inzetten op het verbeteren van de luchtkwaliteit.

#### **Recente beleidsinitiatieven van de federale overheid en de Gewesten**

Vooraf valt op te merken dat de Gewesten sinds 1994 samenwerken inzake het toezicht op emissies in de lucht en op de structurering van de gegevens. Ze hebben daarvoor een samenwerkingsovereenkomst gesloten en een Intergewestelijke Cel voor leefmilieu opgericht (IRCEL/CELINE).

Ook al is er veel vooruitgang geboekt voor verschillende aspecten van luchtverontreiniging, toch blijven bijkomende maatregelen absoluut noodzakelijk om onze luchtkwaliteit te verbeteren.

Federaal zijn er verschillende initiatieven genomen die het gedrag van de burger inzake autogebruik proberen te veranderen, meer bepaald via de gelijkschakeling van de accijnzen op diesel en benzine. Was in 2014 het verschil in accijnzen tussen diesel en benzine nog 20 eurocent, dan is dat in 2017 teruggevallen tot 7 eurocent. De koers naar een « groene fiscaliteit » is een element dat het regionale beleid inzake luchtkwaliteit sterk ondersteunt. In dat opzicht lijkt volgens de recentste Febiac-cijfers over de inschrijvingen, de verkoop van voertuigen een tot nieuw evenwicht te komen.

charbon et au lignite allemandes sont responsables pour une large part de la pollution atmosphérique en Europe et en Belgique. Selon un rapport réalisé par plusieurs organisations, dont le WWF, intitulé « *Europe's dark cloud, How coal-burning countries are making their neighbours sick* » (« Le nuage noir de l'Europe : les pays qui exploitent le charbon nuisent à leurs voisins »), les émissions des centrales à charbon et au lignite allemandes ont causé pas moins de 2 490 décès prématurés rien qu'en 2013 ; 1 860 décès prématurés ont eu lieu en Allemagne même, le reste dans les pays voisins (270 en Belgique) (1).

Les données chiffrées précitées montrent que la politique menée au cours des dernières décennies a déjà engrangé de solides résultats mais qu'il y a encore du chemin à faire. Nous devons poursuivre nos efforts afin d'améliorer encore la qualité de l'air.

#### **Initiatives politiques récentes de l'autorité fédérale et des Régions**

Il convient tout d'abord de signaler que depuis 1994, les Régions collaborent dans les domaines de la surveillance des émissions atmosphériques et de la structuration des données. Elles ont, à cet effet, conclu un accord de coopération et créé une Cellule interrégionale de l'environnement (CELINE/IRCEL).

Bien que de nombreuses avancées aient déjà été réalisées dans différents aspects de la lutte contre la pollution atmosphérique, des mesures supplémentaires sont absolument indispensables pour améliorer la qualité de notre air.

Au niveau fédéral, plusieurs initiatives ont été prises pour promouvoir un changement de comportement des citoyens quant à l'utilisation de la voiture, notamment l'alignement des accises des carburants diesel et essence. Alors qu'en 2014, la différence entre les accises sur le diesel et celles sur l'essence s'élevait encore à 20 centimes d'euro par litre, elle n'était plus que de 7 centimes d'euro en 2017. L'orientation vers une « fiscalité verte » est un élément de soutien majeur aux politiques régionales en matière de qualité de l'air. À cet égard, la vente de véhicules semble se rééquilibrer, selon les dernières statistiques d'immatriculations communiquées par Febiac.

(1) « *Europe's dark cloud, How coal-burning countries are making their neighbours sick* », WWF, 2016

(1) « *Europe's dark cloud, How coal-burning countries are making their neighbours sick* », WWF, 2016.

Bovendien zou het recent door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) uitgebreide spooraanbod de pendelaars meer alternatieven voor de auto moeten bieden.

Zowel het Vlaamse Luchtkwaliteitsplan als de lokale plannen, die worden ondersteund door het Vlaams Gewest, waaronder die voor de Antwerpse haven en de Gentse Kanaalzone, zorgen ervoor dat de huidige Europese normen op jaarbasis gehaald worden.

Het Vlaamse beleid heeft volop geopteerd voor een vergroening van de autofiscaliteit volgens het principe « de vervuiler betaalt ». Het doel is te « ontDieselen ». Zo is sinds 1 juli 2017 een vergroende verkeersbelasting voor bestelwagens in voege (voor personenwagens was dit al eerder het geval). Voor elektrische bestelwagens betaal je helemaal geen verkeersbelasting meer. Voor *compressed natural gas* (CNG)-bestelwagens geldt de vrijstelling tot en met 2020.

De Vlaamse overheid stimuleert de aankoop van zero-emissievoertuigen – elektrische wagens en wagens die op waterstof rijden – met een premie. Het is de bedoeling dat er tegen 2020 100 000 milieuvriendelijke wagens rijden, waarvan 60 000 elektrische. Het achterliggende doel van de premie is de luchtkwaliteit te verbeteren en de impact van het verkeer op het klimaat te verminderen.

Op de weg streeft men tevens naar minder verreden kilometers. Duurzaam deelvervoer (openbaar vervoer, elektrische deelauto's en deelfietsen) en alternatieven voor vrachtvervoer zijn noodzakelijk. Daarnaast worden zero-emissievoertuigen, op elektriciteit of waterstof, gaandeweg de norm. Tegen 2030 moet de verkoop van auto's op fossiele brandstof met de helft omlaag. Tegen 2035 spiegelt Vlaanderen zich aan de Europese doelstellingen, wat erop zou neerkomen dat alle nieuw verkochte wagens een nuluitstoot hebben.

In 2020 streeft België naar een productie hernieuwbare energie van 49 125 GWh, waarvan 25 074 GWh in Vlaanderen, 14 850 GWh in Wallonië, 850 GWh in Brussel en 8 350 GWh in het kader van de bevoegdheden van de federale overheid (voornamelijk zeewindmolens).

En outre, le récent renforcement de l'offre ferroviaire par la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) doit permettre d'augmenter les alternatives à la voiture pour les navetteurs.

Tant le Plan flamand sur la qualité de l'air que les plans locaux, qui sont soutenus par la Région flamande, parmi lesquels ceux élaborés pour le port d'Anvers et la zone du canal à Gand, visent à faire en sorte que les normes européennes en vigueur soient respectées sur base annuelle.

Les décideurs politiques flamands ont résolument opté pour une fiscalité automobile plus écologique, selon le principe du « pollueur payeur ». Le but visé est de « déDieseliser ». C'est ainsi que, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2017, une taxe de circulation « verte » est en vigueur pour les camionnettes (une mesure identique a déjà été prise précédemment pour les voitures particulières). En revanche, plus aucune taxe de circulation n'est due pour les camionnettes électriques. Enfin, en ce qui concerne les camionnettes au gaz naturel comprimé (GNC), l'exemption de la taxe sera applicable jusqu'en 2020.

L'autorité flamande encourage, par l'octroi d'une prime, l'achat de véhicules zéro émission (voitures électriques et voitures roulant à l'hydrogène). L'objectif est d'atteindre le chiffre de 100 000 voitures écologiques, dont 60 000 électriques, d'ici à 2020. L'intention qui sous-tend l'instauration de cette prime est l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction de l'impact de la circulation sur le climat.

L'on tend aussi à réduire le nombre de kilomètres parcourus sur les routes. Il est indispensable d'intensifier le transport partagé durable (transports en commun, voitures électriques partagées et vélos partagés) et de développer des solutions alternatives au transport de fret routier. Par ailleurs, les véhicules zéro émission, fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène, deviennent progressivement la norme. D'ici à 2030, il faut réduire de moitié les ventes de voitures à carburant fossile. La Flandre entend atteindre les objectifs européens à l'horizon 2035, ce qui signifierait qu'à ce moment, toutes les voitures neuves vendues seraient des véhicules zéro émission.

Pour 2020, la Belgique se propose de produire 49 125 GWh d'énergie renouvelable, dont 25 074 GWh en Flandre, 14 850 GWh en Wallonie, 850 GWh à Bruxelles et 8 350 GWh dans le cadre des compétences fédérales (principalement les éoliennes en mer).

De nota van de Vlaamse regering over de Vlaamse energievisie van 22 mei 2017 (stuk 1178 (2016-2017) – nr. 1) houdt ook rekening met het ongelijkmatig karakter van de elektriciteitsopwekking met wind en zon : de zon schijnt niet altijd, en soms is het windstil. Flexibele en slimme toepassingen zijn daarom noodzakelijk. Dat wil zeggen dat overtollig opgewekte elektriciteit wordt opgeslagen en (uitgesteld) gebruikt volgens vraag en aanbod. Dit proces wordt automatisch aangestuurd via slimme meters en slimme netten.

Op 4 april 2014 heeft de Vlaamse regering de energiebeleidsovereenkomsten (EBO) voor de verankering van energie-efficiëntie in de Vlaamse energie-intensieve industrie definitief goedgekeurd. De Vlaamse regering werkt de drempels weg die energierenovaties van huizen bemoeilijken. Het voorstel is samen met de sector uitgewerkt en bestaat uit een rits concrete maatregelen.

Ook voor renovaties zullen de energie-eisen geleidelijk aan worden afgestemd op de strengere nieuwbouwnormen.

Het nieuwe Brusselse Lucht-, Klimaat- en Energieplan heeft dezelfde doelstelling. Het Waalse Lucht-, Klimaat- en Energieplan dat in april 2016 werd aangenomen, bevat een hele reeks maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Ook worden in Wallonië momenteel rijstroken uitgetest die voorbehouden zijn voor *carpooling*.

Hoe dan ook, verplaatsingen in de stad met de auto tasten sterk de luchtkwaliteit aan in die dichtbevolkte gebieden waar weinig luchtcirculatie is (zoals « canyon streets »). In stedelijke gebieden, en meer specifiek in bepaalde delen van grote steden, zijn de bewoners nog steeds geneigd om zich met hun eigen voertuig te verplaatsen, omdat er geen geschikte alternatieven zijn voor verplaatsingen in de stad (openbaar vervoer, infrastructuur die de zachte mobiliteit aanmoedigt, enz.).

### **Initiatieven van gemeenten en particuliere initiatieven**

In dit perspectief worden in steeds meer gemeenten en steden lage-emissiezones (waarvoor het decretaal kader in 2015 werd gecreëerd) ingevoerd : sinds februari 2017 in Antwerpen, vanaf 2018 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar ook in Mechelen (zomer

La note du gouvernement flamand relative à la vision énergétique de la Flandre, du 22 mai 2017 (doc. 1178 (2016-2017) – n° 1), prend également en compte les irrégularités de la production d'électricité éolienne et solaire : le soleil ne brille pas en permanence et le vent est parfois inexistant. C'est pourquoi des applications flexibles et intelligentes sont indispensables. En d'autres termes, l'électricité produite en surplus est stockée pour être utilisée (de manière différée) en fonction de l'offre et de la demande ; cette utilisation serait pilotée automatiquement par des compteurs et des réseaux intelligents.

Le 4 avril 2014, le gouvernement flamand a approuvé définitivement les conventions de politique énergétique visant à consolider l'efficacité énergétique des industries flamandes grandes consommatrices d'énergie. Le gouvernement flamand lève les obstacles qui entravent la rénovation énergétique des maisons. Élaborée en liaison avec le secteur, la proposition contient un éventail de mesures concrètes.

Dans le domaine de la rénovation des logements également, les exigences en matière énergétique seront progressivement alignées sur les normes plus strictes en vigueur pour les nouvelles constructions.

Le nouveau Plan bruxellois Air-Climat-Énergie poursuit le même objectif. Le Plan wallon Air-Climat-Énergie, adopté en avril 2016, contient toute une série de mesures visant à améliorer la qualité de l'air.

Par ailleurs, des tests grandeur nature visant à réserver des bandes d'autoroutes au covoiturage sont en cours en Wallonie.

Quoi qu'il en soit, les trajets en voiture effectués en ville contribuent fortement à la dégradation de la qualité de l'air dans ces zones denses et peu aérées (telles que les « rues canyon »). Ainsi, dans les zones urbaines, et plus précisément dans certains tronçons des grandes villes, le manque de solutions de mobilité intra-urbaine alternatives adéquates (transports en commun, infrastructures favorisant la mobilité douce, etc.) incitent toujours les habitants à effectuer les trajets avec leur véhicule personnel.

### **Initiatives de communes et de particuliers**

Dans cette perspective, des zones à faibles émissions (pour lesquelles le cadre décretaal a été créé en 2015) sont ou seront instaurées dans un nombre croissant de villes et de communes : c'est le cas à Anvers depuis février 2017 et ce le sera également dans la Région de

2018) en Gent (vanaf 2020). De voornaamste betrachting van de steden en gemeenten die een lage-emissiezone invoeren, is de verbetering van de luchtkwaliteit voor hun inwoners. De vaststelling is wel dat de modaliteiten van de reeds besliste en al aangekondigde lage-emissiezones niet overal gelijklopend zijn.

Er ontstaan ook van onderuit projecten om de situatie te monitoren en te sensibiliseren. Een mooi voorbeeld daarvan is het recent opgerichte *NO<sub>2</sub> Pollution !* in Schaarbeek.

Grotere campagneprojecten zoals « *CurieuzeNeuzen* » en « *Airbezen* » zorgen voor bijkomende sensibilisering van de burgers.

De lokale concentraties, de pieken en de gedurige overschrijdingen van de WHO-normen, nopen echter tot bijkomende structurele maatregelen. Er lopen heel wat onderzoeken en er zijn veel wetenschappelijke gegevens voorhanden, maar het beleid moet verder worden aangescherpt.

De Gewesten hebben uitgebreidere bevoegdheden inzake luchtkwaliteit en kunnen doeltreffende beleidsmaatregelen uitstippelen, zowel op korte termijn als binnen een algemeen project op hun grondgebied. De federale overheid beschikt dan weer over fiscale hefboomen en is meer bepaald bevoegd voor het spoorverkeer, zodat zij de Gewesten kan helpen in hun beleid om de uitstoot van fijn stof te verminderen.

Het meten en het beoordelen van de luchtkwaliteit is de bevoegdheid van de Gewesten. Hiervoor werken de drie Gewesten wel op een goede manier samen in de Intergewestelijke Cel voor het leefmilieu (IRCEL). De afstemming van het beleid tussen de verschillende overheden kan echter beter. Het achterwege blijven van een samenwerkingsakkoord inzake de vergroening van autofiscaliteit met betrekking tot leasingwagens is daarvoor exemplarisch. Een goede samenwerking tussen de verschillende overheden in ons land is nodig om samen voor een propere lucht te zorgen. Het zijn echter net dat overleg en die samenwerking die niet ver genoeg gaan.

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

Bruxelles-Capitale à partir de 2018, à Malines (été 2018) et à Gand (à partir de 2020). Si la préoccupation majeure des villes et communes qui instaurent une zone à faibles émissions est d'améliorer la qualité de l'air de leurs habitants, force est néanmoins de constater que les modalités d'application des zones à faibles émissions déjà décidées ou annoncées ne sont pas identiques partout.

Des projets visant à assurer un suivi de la situation et à mener des actions de sensibilisation voient également le jour dans une démarche *bottom-up*. Le projet *NO<sub>2</sub> Pollution !* récemment mis en place à Schaerbeek en est un bel exemple.

Des campagnes de grande envergure, telles que les projets « *CurieuzeNeuzen* » et « *Airbezen* », sont menées pour sensibiliser davantage les citoyens à la problématique.

Les concentrations locales, les pics et les dépassements incessants des normes de l'OMS nécessitent cependant l'adoption de mesures structurelles complémentaires. De multiples études sont en cours et de nombreuses données scientifiques sont déjà disponibles, mais il faut encore améliorer la politique en la matière.

Les Régions disposent de compétences élargies en matière de qualité de l'air et peuvent définir des politiques efficaces tant à court terme qu'au sein d'un projet global sur leur territoire, tandis que le niveau fédéral dispose de leviers fiscaux et de compétences, notamment en matière de mobilité ferroviaire, qui peuvent accompagner les Régions dans leur politique de diminution des émissions de particules fines.

La mesure et l'évaluation de la qualité de l'air relèvent de la compétence des Régions. Pour ce faire, les trois Régions collaborent positivement au sein de la Cellule interrégionale de l'environnement (CELINE), mais les politiques menées par les différents niveaux de pouvoir pourraient encore être mieux harmonisées. Le fait qu'un accord de coopération en matière de fiscalité écologique pour les voitures de *leasing* tarde à voir le jour est exemplatif à cet égard. Une bonne collaboration entre les différentes autorités de notre pays est indispensable si nous voulons promouvoir ensemble un air plus pur. Or c'est précisément sur le plan de la concertation et de la collaboration qu'il faut intensifier les efforts.

Conformément à la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, la politique environnementale et les mesures de prévention relatives à la santé publique sont des compétences qui relèvent essentiellement des Régions et des Communautés. Les normes relatives à



de normen betreffende de kwaliteit van de lucht van de Europese richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa in België omgezet door de Gewesten.

De Senaat is het ideale forum om de wetenschappelijke gegevens, de kennis en de aangetoonde problemen rond dit thema in kaart te brengen en om te zetten in beleidsaanbevelingen. Daarbij zal de focus in dit informatieverlag liggen op die aspecten van de problematiek die rechtstreeks onze gezondheid raken zoals fijn stof, NO<sub>x</sub>, enz., en op het aandeel van de huishoudens en het verkeer hierin.

Er bestaat genoeg informatie om een degelijk, breed gedragen informatieverlag op te stellen en aanbevelingen te formuleren voor alle betrokken overheden.

\*  
\* \*

la qualité de l'air fixées dans la directive européenne 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe sont par exemple transposées en droit belge par les Régions.

Le Sénat est le forum idéal pour faire le point sur l'ensemble des données scientifiques, connaissances et problèmes identifiés en la matière et pour traduire les constatations en recommandations politiques. Le rapport d'information qui sera élaboré ici mettra l'accent sur les aspects de la problématique qui concernent directement notre santé, comme les particules fines, les émissions d'oxyde d'azote, etc., ainsi que sur la part que représentent les ménages et le trafic routier dans ces émissions.

L'on dispose de suffisamment d'informations en la matière pour établir un rapport d'information étayé et bénéficiant d'un large soutien ainsi que pour élaborer des recommandations à l'attention de toutes les autorités concernées.

\*  
\* \*

**VERZOEK TOT HET OPSTELLEN VAN  
EEN INFORMATIEVERSLAG**

---

Overeenkomstig artikel 56, tweede lid, van de Grondwet en artikel 66 van het reglement van de Senaat, verzoeken wij de Senaat een informatieverslag op te stellen met als onderwerp :

« 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. »

**DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UN  
RAPPORT D'INFORMATION**

---

Conformément à l'article 56, alinéa 2, de la Constitution et à l'article 66 du règlement du Sénat, nous demandons au Sénat de rédiger un rapport d'information sur le sujet suivant :

« La nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale, les Communautés et les Régions en ce qui concerne l'amélioration de la qualité de l'air, en vue de promouvoir la santé publique. »