

Interview

Verontreinigingspieken

Interview van Evelyne Huytebroeck,
Brusselse minister van Leefmilieu en Energie

Mevrouw Huytebroeck, wat staat er op het spel voor een betere kwaliteit van de lucht?

Elke dag ademen we 15.000 tot 20.000 liter lucht in. Onze gezondheid hangt dus direct van de kwaliteit van die lucht af. Volgens de ramingen van de Europese Unie, liggen de levensverwachtingen in België 13 maand lager vanwege de **hoge concentraties aan fijne stofdeeltjes** in de lucht. Het gaat hier niet om het einde van het leven van bejaarden maar om jonge mensen die vóór de leeftijd van 40 aan kankeraandoenin-

“

De achteruitgang van de kwaliteit van de lucht tast rechtstreeks de gezondheid van iedereen aan.”

gen sterven. Er worden in het Brussels Gewest 1.100 vroegtijdige sterfgevallen per jaar vastgesteld en 10.000 vroegtijdige gevallen voor heel België, die enkel te wijten zijn aan fijne stofdeeltjes. De verslechtering van de luchtkwaliteit ligt ook aan de oorsprong van de toename van ziekenhuisopnames vanwege ademhalingsproblemen, allergieën en astma.

Kwaliteit van de lucht verschilt van de problematiek van de CO2 uitstoten. CO2 verhoogt de klimaatveranderingen en is een probleem op wereldvlak met effecten op lange termijn. De achteruitgang van de kwaliteit van de lucht tast rechtstreeks de gezondheid van iedereen aan.

Welke rol speelt de transportsector in die problematiek?

In het Brussels Gewest is het wegverkeer verantwoordelijk voor 76% van de uitstoten van fijne stofdeeltjes. Vooral dieselmotoren produceren die fijne stofdeeltjes. Omdat de fiscaliteit in ons land het gebruik van diesel in de hand werkt, is het aantal auto's met dieselmotoren aanzienlijk gestegen: van minder dan 30% in de jaren 1980 naar ongeveer 80% op dit ogenblik. Het verkeer is verantwoordelijk voor 55% van de emissies van stikstofdioxide, NO2. De rest wordt veroorzaakt door het verbruik van energie in de gebouwen en in mindere mate door de industriële sector die in het Brussels Gewest tamelijk beperkt is. Het verkeer veroorzaakt ook uitstoten van andere gassen en stoffen die men in de lucht terugvindt: koolwaterstof, vluchtige organische stoffen, enz.

Wat het vrachtvervoer betreft, bestaat in het Brussels Gewest slechts 3,9% van het verkeer uit vrachtwagens (meer dan 3,5 ton). Maar ze stoten wel ongeveer 15% van de verkeersvervuiling uit.

Is de technologie er niet in geslaagd voor een vermindering van de luchtvervuiling te zorgen?

Het is ongetwijfeld zo dat de technologische evolutie van de afgelopen jaren gezorgd heeft voor een vermindering van de emissies van vervuulende stoffen. Bijvoorbeeld, **de toepassing van de EURO-normen** die geleidelijk de milieuprestaties van de nieuwe voertuigen verhogen. Toch is het ook zo dat de verhoging van het aantal kilometers die op onze wegen worden afgelegd deze inspanningen teniet doen. Van 1996 tot 2006 is het aantal afgelegde kilometers in België met 20% gestegen. De **fijne stofdeeltjesfilter** mag dan zorgen voor een sterke vermindering van het



geheel van de stofdeeltjes, maar het aantal allerfijnste stofdeeltjes wordt erdoor verhoogd. En juist die heel fijne stofdeeltjes zijn de gevaarlijkste, want ze dringen heel diep in het lichaam door. Ze worden niet afgeremd door de natuurlijke bescherming van de luchtwegen en de allerfijnste komen zo in het bloed terecht. Technologie biedt geen voldoende oplossing. Ons mobiliteitsbeleid moet werkelijk opnieuw bedacht worden. Er moet gestreefd worden naar een vermindering van het weggebruik ten gunste van minder vervuulende verkeersmiddelen.

“

Wat het vrachtvervoer betreft, bestaat in het Brussels Gewest slechts 3,9% van het verkeer uit vrachtwagens, maar ze stoten wel ongeveer 15% van de verkeersvervuiling uit.”

Wat is een verontreinigingspiek?

Bij bepaalde specifieke weersomstandigheden, wordt de verspreiding

van vervuilende stoffen in de lucht belemmerd : bij lage temperaturen, gebrek aan wind, thermische inversie (dat betekent dat de lage lucht kouder is dan de hoge lucht, waardoor de lucht niet stijgen kan). **De concentraties van bepaalde vervuilende stoffen in de lucht, zoals de fijne stofdeeltjes of de NO₂, nemen dan toe en halen dan waarden die heel hoog kunnen zijn.** Dan spreekt men over een verontreinigingspiek. Deze verontreinigingsperiodes kunnen variëren in hevigheid en duur: de cijfers kunnen in de buurt van de grenswaarden liggen of ze helemaal overschrijden en ze kunnen ook enkele uren of enkele dagen duren. Een verontreinigingspiek in de winter verschilt van een ozonpiek in de zomer.

Wat moet er gebeuren in het geval van een verontreinigingspiek?

Er moeten maatregelen genomen worden die de emissies verminderen, wat een effect heeft op de concentraties, waardoor de piek wordt vermeden. In ons plan zijn er **3 drempels voor interventie** volgens de ernst

van de piek. Interventiedrempel 1, die 2 tot 3 maal per jaar kan worden bereikt, leidt enkel tot aanbevelingen (liever lopen, fietsen en het openbaar vervoer gebruiken). Bij drempel 2, wordt het verkeer beperkt en krijgen

“ Het systeem van afwisselende nummerplaten geldt niet voor het vrachtverkeer. Maar bij drempel 2, bestaat er wel een verbod om tijdens de spitsuren te rijden. ”

de nummerplaten met even nummers of oneven nummers toestemming om te rijden. De kans op een drempel 2 is om de twee en een half jaar. Drempel 3 komt zelden voor. De interventie bestaat er dan in het verkeer volledig te verbieden.

Hoe zit het met het vrachtverkeer?

Het systeem van de afwisselende nummerplaten geldt niet voor het vrachtverkeer. Maar bij drempel 2, bestaat er wel een **verbod om tijdens de spitsuren te rijden**, en dit om de emissies te verminderen en het verkeer zo vloeiend mogelijk te houden.

De operatoren moeten dus in hun planning een ruimere tijd voor de leveringen voorzien (maximum 1.30 uur).

Ik kan me goed voorstellen dat zoiets niet gemakkelijk is in een 'just in time' systeem, maar we rekenen op de inzet van iedereen, ook van de vrachtvervoerders. Dat is een voorwaarde voor het succes van een dergelijk proces.

Alle operationele info vindt u op de website

www.verontreinigingspiek.be

