

MEDEDELING AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Derde voortgangsrapport over het Vlaams Luchtbeleidsplan
2030**

1. SITUERING

Het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 werd door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 25 oktober 2019 (VR 2019 2510 MED.0359/2). Dit plan bevat doelstellingen op de korte, middellange (2030) en lange (2050) termijn en een uitgebreid pakket aan maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen.

In hoofdstuk 7 van het Luchtbeleidsplan wordt de aanpak voor het monitoren en evalueren van de uitvoering van het plan beschreven in lijn met de Europese verplichtingen hierrond, inclusief met welke periodiciteit er een voortgangsrapport (tweejaarlijks) en geactualiseerd plan (vierjaarlijks) dient te worden opgemaakt. Het eerste voortgangsrapport¹ werd op 16 juli 2021 aan de Vlaamse Regering voorgelegd (VR 2021 1607 MED.0264/2BIS). Vervolgens werd het tweede voortgangsrapport² op 29 september 2023 aan de Vlaamse regering meegedeeld (VR 2023 2909 MED.0338/2BIS). Het derde voortgangsrapport wordt als bijlage aan deze mededeling gevoegd. Deze nota bevat een samenvatting van het rapport.

Ten opzichte van eerdere Voortgangsrapporten zijn er enkele belangrijke wijzigingen gebeurd. Zo keurde de Raad van de Europese Unie op 14 oktober 2024 de **nieuwe luchtkwaliteitsrichtlijn (2024/2881)** goed. Deze richtlijn vervangt en bundelt de bestaande richtlijnen 2008/50 en 2004/107 tot één geïntegreerd kader. De luchtkwaliteitsnormen worden aangescherpt met als doel ze beter af te stemmen op de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO). Naast de klassieke polluenten (NO₂, PM, SO₂ en O₃) wordt in dit rapport ook een actuele stand van zaken opgenomen voor zware metalen, benzeen, benzo(a)pyreen en koolstofmonoxide. De nieuwe luchtkwaliteitsnormen treden in werking op 1 januari 2030. In dit VORA nemen we een BAU-scenario op en toetsen we dit aan de nieuwe normen. Het BAU-scenario bevat echter niet alle beleid. De beoordeling van de haalbaarheid van de nieuwe normen wordt daarom opgenomen in het geactualiseerde luchtbeleidsplan.

¹ <https://vmm.vlaanderen.be/publicaties/vlaams-luchtbeleidsplan-2030-voortgangsrapport>

² <https://vmm.vlaanderen.be/publicaties/vlaams-luchtbeleidsplan-2030-voortgangsrapport-2023>

De **Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)** werd op 10 maart 2023 definitief door de Vlaamse Regering vastgesteld. Het beleidsscenario van het Luchtbeleidsplan van 2019 vormde hierbij het uitgangspunt voor de PAS (G8-scenario). De 2030-prognose volgens het BAU-scenario zal ook aan deze emissietaakstellingen worden getoetst.

2. INHOUD DERDE VOORTGANGSRAPPORT

A. EVOLUTIE VAN DE EMISSIES, LUCHTKWALITEIT EN DEPOSITIE

In hoofdstuk 2 bekijken we in eerste instantie de actuele toestand van de luchtkwaliteit en het behalen van de korte termijn doelstelling. Vervolgens analyseren we de huidige impact van luchtverontreiniging op de gezondheid en ecosystemen, en beoordelen we in hoeverre we op koers liggen om de doelstellingen op middellange termijn te realiseren. Daarbij vergelijken we ook het BAU-scenario met de aangescherpte luchtkwaliteitsnormen die vanaf 2030 van kracht worden.

A.1. EVALUATIE VAN DE KORTE TERMIJNDOELSTELLING

De korte termijn doelstelling van het Luchtbeleidsplan was om zo snel mogelijk overal in Vlaanderen te voldoen aan de huidige grenswaarden voor luchtkwaliteit, die – afhankelijk van de pollutant – reeds sinds 2005 of 2010 van kracht waren. In 2023 werd voor het eerst overal in Vlaanderen voldaan aan de huidige jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ in heel Vlaanderen. Deze norm had oorspronkelijk in 2010 gehaald moeten worden, met een uitstel tot 2015 voor de agglomeratie Antwerpen. Een belangrijke bijdrage aan dit resultaat kwam van de daling in NO_x-emissies. Daarnaast speelden ook de gunstige meteorologische omstandigheden in 2023 – met veel neerslag en wind – een belangrijke rol. Ook voor PM₁₀, PM_{2.5}, SO₂ en O₃ werden de huidige luchtkwaliteitsnormen in 2023 overal in Vlaanderen gerespecteerd.

A.2. EVALUATIE VAN DE MIDDELLANGE TERMIJNDOELSTELLING

Voor de middellange termijn zijn in het Luchtbeleidsplan doelstellingen opgenomen rond emissies en rond de impact van luchtvervuiling op gezondheid en vegetatie en ecosystemen. Daarnaast toetsen we aan de nieuwe luchtkwaliteitsnormen die van kracht worden in 2030.

De emissiedoelstellingen voor de pollutanten NO_x, SO₂, PM_{2.5}, NMVOS en NH₃ zijn relatieve emissiereductiedoelstellingen ten opzichte van het basisjaar 2005³. Deze doelstellingen zijn via een opdeling naar de gewesten afgeleid van de emissiereductiedoelstellingen die via de NEC-richtlijn 2016/2284⁴ aan België zijn opgelegd. Uit het voortgangsrapport blijkt dat in 2023 de NEC-emissieplafonds voor 2030 al worden gehaald. Ook de emissieprognoses voor het jaar 2030, waarbij we uitgaan van het BAU-scenario, blijven onder deze emissieplafonds.

De Programmatorische Aanpak Stikstof⁵ (PAS) legt eveneens emissietaakstellingen op voor Vlaanderen. Uit het Voortgangsrapport blijkt dat de PAS emissietaakstellingen nog niet worden gehaald met wat we momenteel beschouwen onder het 'BAU-scenario'. Dit is niet verrassend, aangezien het beleidsscenario (en niet het BAU-scenario) uit het Luchtbeleidsplan van 2019 aan de basis ligt van de PAS. Bij de actualisatie van het luchtbeleidsplan wordt een beleidsscenario opgenomen dat dient te voldoen aan de PAS-emissietaakstellingen zoals opgenomen in het N-decreet over de programmatische aanpak stikstof.

³ Zie paragraaf 3.3 van het luchtbeleidsplan.

⁴ Richtlijn ter vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, tot wijziging van de Richtlijn 2003/35/EG en tot intrekking van Richtlijn 2001/81/EG.

⁵ Op 10 maart 2023 heeft de Vlaamse Regering de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) definitief vastgesteld.

Voor de vergelijking met de toekomstige normen in 2030 hebben we voor de klassieke pollutanten (NO₂, PM, SO₂ en O₃) een luchtkwaliteitsdoorrekening gedaan op basis van het BAU-scenario. Voor NO₂ worden in elk van de zes luchtkwaliteitszones in 2030 overschrijdingen van de toekomstige grenswaarde gemodelleerd. De overschrijdingen zijn het grootst in de haven en agglomeratie Antwerpen, in mindere mate in agglomeratie Gent, gevolgd door de centrumsteden en de rand rond Brussel. Binnen het gebied van de lage-emissiezone (LEZ) in Antwerpen is een groot deel in overschrijding gemodelleerd. Ook in de LEZ in Gent worden overschrijdingen vastgesteld, al is het betrokken gebied daar beperkter. Ook dit is niet verwonderlijk aangezien niet alle maatregelen uit het luchtbeleidsplan worden meegenomen. In het BAU-scenario werd ook geen rekening gehouden een verstrenging van de LEZ. Hierdoor zullen in 2030 o.a. euro 5 dieselwagens nog steeds toegelaten zijn. In het geactualiseerde luchtbeleidsplan zal verder worden ingegaan op de noodzakelijke maatregelen en hun verwachte effect op de luchtkwaliteit in 2030 om de toekomstige NO₂-norm te halen.

In 2030 zijn de fijn stof (PM) concentraties volgens het modelresultaat duidelijk gedaald. Vooral in veeteeltregio's zien we een opmerkelijke verbetering door de PAS-maatregelen. In stedelijke gebieden zoals Antwerpen, Gent en andere centrumsteden blijven echter nog (zeer) beperkte overschrijdingen mogelijk. Het model neemt lokale bronnen zoals houtverbranding en grote werven niet expliciet mee, en ook weersomstandigheden hebben een invloed op de concentraties. Bij de actualisatie van het luchtbeleidsplan zullen dan ook gerichte acties voor deze bronnen worden voorzien, gekoppeld aan een nauwgezette opvolging. De toekomstige grenswaarde voor benzo(a)pyreen (BaP) werd in 2023 al overal gehaald.

De toekomstige SO₂-norm wordt in 2030 op basis van het BAU-scenario overal in Vlaanderen gehaald. Volgens het modelresultaat voor 2030 wordt voor ozon (O₃) voldaan aan de toekomstige streefwaarde, al blijft de onzekerheid groot door externe factoren zoals klimaatverandering en de wereldwijde uitstoot van ozonvormende stoffen.

Voor de zware metalen wordt de grenswaarde voor lood gehaald, net als de streefwaarden voor nikkel en cadmium. Voor arseen wordt de streefwaarde in de omgeving van Hoboken en vermoedelijk ook in Olen overschreden. Vanaf 2030 gelden grenswaarden in plaats van streefwaarden voor zware metalen. Zowel voor koolstofmonoxide (CO) als benzeen wordt de toekomstige jaargrenswaarde in 2023 reeds overal in Vlaanderen ruimschoots gehaald.

De streefwaarde rond gezondheid als gevolg van blootstelling aan NO₂ concentraties werd in 2019 als volgt geformuleerd: "We streven ernaar om in 2030 het aantal mensen dat woont op een locatie waar het jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger is dan de WGO-advieswaarde in elke gemeente te halveren ten opzichte van 2016. Zolang de WGO geen nieuwe advieswaarde voor de langdurige blootstelling aan NO₂ heeft bepaald, nemen we hierbij 20 µg/m³ als streefdoel aan." Ondertussen heeft de WGO nieuwe, strengere advieswaarden gepubliceerd. Deze streefwaarde wordt in 2023 en 2030 nog niet overal gehaald, vooral niet in regio Antwerpen, enkele centrumsteden en havengebieden. In bepaalde gemeenten bevindt zich quasi geen bewoning onder de advieswaarde. Toch zien we ook in deze gemeenten wel degelijk vooruitgang richting de nieuwe WGO-advieswaarden, wat het doel is van deze streefwaarde. Wat betreft PM_{2.5} streven we ernaar om in 2030 het aantal vroegtijdige sterfgevallen door langdurige blootstelling aan PM_{2.5} te halveren ten opzichte van 2005. Door zowel een dalende uitstoot als gunstige weersomstandigheden werd dit doel in 2023 al bereikt, en ook voor 2030 lijkt dit met gemiddelde weersomstandigheden haalbaar.

Tegen 2030 willen we de oppervlakte van ecosystemen waar de draagkracht voor vermessing of verzuring wordt overschreden met een derde terugdringen ten opzichte van 2005. Voor soortenrijk grasland, kustduinen en loofbos halen we naar verwachting het doel voor vermessing in 2030. Verder stellen we tussen 2022 en 2030 over heel Vlaanderen verbeteringen vast, vooral dankzij de PAS-maatregelen. Heide en naaldbos blijven echter volledig in overschrijding. Voor verzuring wordt de doelstelling voor naaldbos niet gehaald. De overschrijding is bijna volledig te wijten aan de stikstofdepositie, aangezien

zwaveldepositie sterk gedaald is de voorbije decennia. Naast gebiedsgerichte maatregelen zullen ook generieke maatregelen over alle sectoren heen nodig zijn om de stikstofemissies verder terug te dringen.

B. STAND VAN ZAKEN UITVOERING VAN DE MAATREGELEN

In hoofdstuk 4 geven we de stand van zaken van de maatregelen voor de sectoren (transport, industrie, landbouw, huishoudens en tertiaire sector) en de maatregelen inzake gebiedsgerichte benadering en instrumentarium en kennis over de sectoren heen. De implementatie door de desbetreffende bevoegde minister(s) loopt over verschillende jaren en soms zelfs over verschillende beleidscycli. Het voortgangsrapport bekijkt in hoeverre een aanvang is genomen met de implementatie van de belangrijkste maatregelen. Met taartdiagrammen geven we de voortgang weer per sector. Hieruit blijkt dat er van de 92 voorziene acties intussen 27 zijn gerealiseerd, 44 op schema zitten (of ze hebben maar een kleine afwijking) en 15 dienen te worden bijgestuurd. Tot slot zijn 3 acties uitgesteld en er werden intussen ook drie acties vervangen.

Voor **wegverkeer** ligt de doelstelling 2030 voor licht vervoer (een daling met 15%⁶) ver buiten bereik. Ten opzichte van 2015 zien we een stijging van 2,5% in 2024. Deze doelstelling zal bij de actualisatie van het luchtbeleidsplan worden bijgesteld in lijn met het Vlaams Energie- en Klimaatplan. De doelstelling om de groei van het goederenverkeer over de weg te beperken, wordt gehaald. Er is ook een positieve trend zichtbaar richting zero-emissievoertuigen in het wagenpark. In 2030 zal de doelstelling (50% elektrificatie⁷) ruim gehaald worden in het BAU-scenario. Maatregelen zoals verkeersfiscaliteit, accijnzen op brandstoffen en LEZ hebben een positieve invloed op de afname van het aantal dieselloortuigen wat - gezien hun hogere NOx emissies, ook voor nieuwe voertuigen - belangrijk is. Er werden stappen gezet om het verschil tussen de werkelijke en beoogde milieuprestaties van wagens te verkleinen. Zo controleren keuringstations op de werking van de roetfilter bij dieselwagens. De volledige uitvoering van de conceptnota 'handhaving voertuigemissies' loopt trager dan eerst gepland. In vergunningen van grote infrastructuurprojecten worden de nodige maatregelen verankerd, al dan niet via flankerend beleid.

Het emissiereductiebeleid voor **zeevaart** wordt voornamelijk beïnvloed door internationaal beleid. Recent onderzoek in kader van de International Maritime Organisation toont aan dat de verwachte NOx-reducties niet bereikt worden voor schepen die gebruik maken van een tier III motor. Het walstroomnetwerk voor binnenvaart wordt stapsgewijs uitgebreid; voor zeevaart waren er nog geen walstroominstallaties in 2023.

Sinds 2019 zorgde het vergunningenbeleid in **industrie** door een combinatie van BBT-beleid en kosteneffectief reductiebeleid én maatregelen op bedrijfsniveau die genomen worden om de lokale luchtkwaliteit en depositie te beschermen voor belangrijke emissiereducties, vooral in sectoren zoals raffinage, chemie en energie. De geplande maatregelen van het luchtbeleidsplan 2019 zijn grotendeels operationeel of juridisch verankerd; sommige maatregelen vereisen nog verder onderzoek.

De nodige aanpassingen in wetgeving zijn gebeurd om de **landbouw** maatregelen rond het elektronisch monitoringssysteem op luchtwassers en rond het emissiearm aanwenden van kunst- en mengmest tijdig in voege te laten treden. De verhoging van het minimale rendement van luchtwassers loopt momenteel achter op schema gezien er tijdens de eerste periodieke evaluaties geen aanvragen werden ingediend door de fabrikanten. Op dit moment liggen erop ad-hoc basis wel een paar type luchtwassers ter advies bij het Wetenschappelijk Comité Luchtemissies Veehouderij voor de erkenning van een hoger rendement.

Voor **huishoudens** is er weinig vooruitgang ten opzichte van het voortgangsrapport 2023. De Green Deal acties gericht op het beleidsvoorbereidende studieonderzoek en de kennisopbouw zijn grotendeels

⁶ Merk op dat de doelstelling voor licht vervoer (daling met 4% ten opzichte van 2015) in het VEKP niet meer in lijn ligt met de doelstelling uit het Luchtbeleidsplan (-15%).

⁷ Ook deze doelstelling ligt niet meer in lijn met de doelstellingen uit het VEKP.

afgerond en leverden diverse publicaties op. Beleidsvoorstellen werden voorbereid, maar politieke beslissingen bleven uit. Sinds eind 2022 wordt ingezet op communicatie en sensibilisering, vooral richting lokale besturen. In de beleidsnota Omgeving 2024–2029 wordt dit wel terug opgepikt en wordt een focus op versnelde uitfasering van oude houtkachels en mogelijke invoering van een keuringsplicht nog onderzocht.

Tot slot hebben ook de 15 Vlaamse vervoerregio's mobiliteitsplannen opgesteld met acties om voertuigemissies te beperken. Ter **ondersteuning van de lokale overheden** werd in 2025 zowel een handleiding voor het opstellen van een lokaal luchtbeleidsplan als een screeningstool voor lokale luchtkwaliteit aangereikt. In diverse prioritaire gemeentes werden metingen uitgevoerd rond circulatieplannen, zware metalen, PFAS en houtstook. Eind 2024 startte een proefproject rond de impact van houtstook, dat nu wordt uitgebreid naar meerdere gemeenten.

3. **VERVOLGSTAPPEN**

Op basis van dit voortgangsrapport wordt het luchtbeleidsplan.

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw

Jo Brouns