

Geachte voorzitter,  
Gedeputeerden,  
Raadsleden,

Mevrouw/mijnheer, het spijt me, maar ik heb slecht nieuws voor u...

Elke dag opnieuw krijgen 187 Belgen de harde diagnose: kanker. Elke dag opnieuw verkopen Belgische apothekers ca. 95.000 puffers, aerosol-mengsels of andere medicatie tegen allerlei luchtwegaandoeningen. Steeds vaker ook voor de behandeling van erg jonge kinderen en adolescenten.

Roken, (overmatig) alcohol drinken, ongezonde voeding, drugs... deze belangrijke oorzaken van welvaartsziekten allerlei: obesitas, diabetes en mede als gevolg daarvan steeds vaker ook kanker en dementie, kan een mens achterwege laten.

Ademen niet.

Per etmaal ademt een volwassene 30 000 maal in en uit. Een pasgeborene tot 60 000 maal. En zo ademt een gemiddelde man of vrouw in zijn of haar leven zo'n 300 miljoen liter lucht in en uit. Wat overeenkomt met zo'n ... 120 Olympische zwembaden.

Kortom, lucht is levensnoodzakelijk voor ons allemaal.

Vervuilde lucht bedreigt ons allemaal. Als het een troost mag zijn: vervuilde lucht bedreigt ons allemaal zonder onderscheid. Arm of welstellend, jong of al wat ouder, hoogopgeleid of niet... de behoefte aan schone lucht delen we allemaal.

In principe zou dit doorleefde inzicht een bron kunnen en moeten zijn voor een gedeelde, mobiliserende en vooral gezamenlijke actie met een helder doel voor ogen: schone en gezonde lucht.

Maatregelen om dit doel te bereiken, moeten m.i. steeds voldoen aan een drievoudige toets:

1) maken ze een einde aan, zetten ze een rem op bewezen schadelijk gedrag, zeker als er betere alternatieven zijn?

2) maken ze komaf met –wat ik niet anders kan omschrijven dan- ‘funest bedrog’ zoals bijv. sjoemelsoftware waarmee autoconstructeurs op grote schaal ambitieuze Europese uitstootnormen ontweken en/of allerhande free-riders-gedrag-ter-wille-van-snel-en-veel-geldgewin voor enkelen ten koste van allen, en last but not least,

3) stimuleren ze juiste keuzes en gedrag in functie van het beoogde doel: schone en gezonde lucht voor allen.

Op mondiaal, Europees, Belgisch en zeker ook Vlaams beleids- en bestuursniveau dateert de zorg voor een betere luchtkwaliteit uiteraard allerminst van gisteren.

Met het aantreden van de Europese Commissie Von der Leyen lijkt, althans in Europa, de kentering, ja zelfs systeemomslag naar de noodzakelijke 'ontkoppeling', definitief ingezet.

De vier dagen '*great smog*' - door rook en uitlaatgassen vervuilde mist - die London begin december 1952 teisterden, kostten het leven aan ca 12 000 mensen. De *great smog* schudde eerst Groot-Brittannië, maar ook de rest van de wereld wakker. In 1956 namen Britse politici de *Clean Air Act*, de eerste wet op schone lucht aan.

Sindsdien hebben internationale en Europese instellingen strengere normen uitgewerkt die nationaal en/of regionaal moeten worden vertaald en afgedwongen. En dat gebeurde, en dat gebeurt ook. Maar, niettegenstaande de meest effectieve oplossingen gekend zijn, blijft de weg naar het ultieme doel: voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie, betrekkelijk lang.

In Vlaanderen is de maatschappelijke bewustwording en bezorgdheid over het nog steeds grote probleem van luchtverontreiniging zeer professioneel aangezwengeld door vele elkaar wederzijds versterkende bewegingen.

De meeste zijn inmiddels breed gekend:

- 1) de burgerbeweging Ademloos,
- 2) 'burgeronderzoek' als Airbezen,
- 3) CurieuzeNeuzen Vlaanderen,
- 4) de klimaatmarsen en het klimaatrapport waarin het uitmondde,
- 5) de zeer uitgebreide artikelenreeks in De Standaard over luchtkwaliteit in al haar dimensies ...

Met zijn periodieke communicatie over de evolutie van de uitstoot resp. onze luchtkwaliteit, houdt ook de Vlaamse Milieumaatschappij iedereen alert die het weten wil en moet.

De meeste burgers zijn bezorgd. De meeste beleidsmakers en bestuurders weten, wetenschappelijk zeer goed onderbouwd, wat gedaan.

Die breed gedeelde zorg en verontwaardiging consequent, eerlijk en rechtvaardig ombuigen naar een volgehouden draagvlak voor de noodzakelijke, concrete antwoorden om het doel: schonere lucht als voorwaarde om een betere gezondheid voor allen te realiseren, lijkt mij alvast de grootste uitdaging.

Na een korte, eerder technische situatieschets en een overzicht van het internationaal, Europees, Belgisch en regionaal beleid op hoofdlijnen, zal ik met deze rede inzoomen op die complexe, maar zeker niet onmogelijke vertaalslag.

Trouwens, een grondige analyse van de beschikbare lokale bestuursakkoorden van onze gemeenten, overtuigt mij er meer dan ooit van dat ook onze provincie een rol kan spelen, zonder dat dit per se extra budget moet vergen.

Luchtverontreiniging creëert risico's, die niet altijd even tastbaar zijn. Zoveel is duidelijk. Op London 1952 en enkele extreme calamiteiten na, zoals momenteel in New Delhi, sterft doorgaans niemand rechtstreeks aan luchtvervuiling.

Wel sterven meer mensen dan nodig, in het bijzondere kwetsbare mensen, aan chronische longaandoeningen, kankers, hart- en vaatzieken, herseninfarcten en zelfs neonatale aandoeningen die hoofdzakelijk, zo niet uitsluitend door luchtvervuiling veroorzaakt worden.

Aan dat voortijdig sterven gaan bovendien jaren van chronisch lijden, verminderde levenskwaliteit en dus grotere uitgaven voor de ziekteverzekering vooraf.

Door luchtvervuiling veroorzaakte schade, heeft bovendien een prijs.

Volgens experts bedroeg de schade van luchtvervuiling in Vlaanderen in 2015 zo'n acht miljard euro, ofwel 3% van het bruto binnenlands product. Al is de vergelijking vals, dat is ruim drie maal meer dan het budget dat onze gemeenschap investeert in ... Kunst en Cultuur.

Het beeld, de evolutie is genuanceerd. De doelstellingen en uitdagingen niet, of veel minder. Daarvan probeer ik u in deze rede te overtuigen. Een aantal échte specialisten, die ik straks graag aan u voorstel, gaan er verder op in.

De behoorlijk technische inleiding over de belangrijkste, meest schadelijk polluenten, wie of wat ze in welke mate veroorzaken en de evoluties in uitstoot ervan, kan u nalezen in de uitgebreide versie van de rede.

Meer in het bijzonder refereer ik aan:

**Fijnstof**, met huishoudens, u en ik dus, als belangrijkste bron.

**Stikstofdioxiden**, vooral veroorzaakt door verkeer en transport.

**Ammoniak**, nagenoeg uitsluitend uitgestoten door de landbouw en dan in het bijzonder door de veeteelt

**Ozon**, waarvoor andermaal vooral het verkeer verantwoordelijk is.

**Zwaveldioxiden**, die vooral worden uitgestoten door de industrie en raffinaderijen, en

**CO<sub>2</sub>** met een min of meer gelijke verdeling, in afnemende volgorde, over de verschillende sectoren: industrie, transport, huishoudens, landbouw.

Samengevat en per pollutant levert dit volgende beelden op voor Vlaanderen. De kleurschakeringen geven de mate weer waarin de richtwaarden en/of emissienormen in min of meerdere mate worden overschreden.

Uiteraard dames en heren: niet enkel bij ons is en blijft luchtverontreiniging een majeur probleem. In grote delen van Europa worden er licht tot sterk verhoogde concentraties aan bijv. NO<sub>x</sub> gemeten.

Vooraf in de regio's Vlaanderen, Nederland, het Duitse Ruhrgebied en Noord-Italië –niet toevallig ook behoorlijk welvarende, bijzonder strategisch gelegen regio's-, zijn de concentraties zeer hoog.

Bodemverontreiniging is per definitie geconcentreerd en immobiel. Luchtverontreiniging daarentegen kent geen grenzen. Luchtverontreiniging verspreidt zich doorgaans snel en niet zelden over een grote afstand. Bijgevolg is lang niet alle luchtverontreiniging in België, Vlaanderen of Antwerpen van puur lokale oorsprong.

Niet minder dan ca. 70 % van het fijnstof en 35 % van de NO<sub>2</sub> die wij in Vlaanderen inademen komt van elders. Omgekeerd voeren we zelf zeer veel vervuiling uit. Meer nog, we zijn een netto-exporteur. We produceren en voeren netto maar liefst 1,5 keer meer fijnstof uit dan in. Voor NO<sub>2</sub> doen we het nog slechter.

Verreikende externe negatieve effecten van beleidskeuzes en/of gedrag is, vanuit het perspectief van subsidiariteit, een van de belangrijkste argumenten voor de opschaling van een deel van het beleid.

Om deze redenen hebben zowel de Verenigde Naties en in de schoot daarvan de Wereldgezondheidsorganisatie en de Europese Unie een specifiek aanpak tegen luchtverontreiniging, met gedeelde normen, doelstellingen en ambitieniveaus uitgewerkt.

Aan de lidstaten van de Europese Unie, de regio's, de provincies, de lokale besturen, aan alle sectoren, aan u en ik dus om die mee waar te maken.

Dat is in de allereerste plaats ook in ons welbegrepen eigen belang.

Volgens de Vlaamse Milieumaatschappij woont 99% van de Vlamingen in een gebied dat niet voldoet aan de jaaradvieswaarde voor fijnstof (PM<sub>2.5</sub>) van de Wereldgezondheidsorganisatie. Geen enkele Vlaming woont in een gebied dat voldoet aan de advieswaarde voor ozon. De impact op onze gezondheid is navenant.

4 100. Zoveel Vlamingen sterven jaarlijks voortijdig door te hoge fijnstofconcentraties. De met voorsprong meest schadelijke pollutant-killer.

Stikstofdioxide veroorzaakt jaarlijks gemiddeld zo'n 2 100 vroegtijdige overlijdens extra. Ozon circa 100.

Vroegtijdige overlijdens beroeren. Ze zijn slechts het topje van de spreekwoordelijke ijsberg. Luchtverontreiniging veroorzaakt bovenal veel chronische gezondheidsklachten. De allergrootste boosdoener blijft **fijnstof**.

Zelfs bij een korte blootstelling van amper 24 uren aan luchtverontreiniging met hoge concentraties fijnstof verergeren bestaande gezondheidsproblemen, zoals luchtweginfecties en astma. Bij repetitieve blootstelling, waarschuwt de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) voor een vermindering van de longfunctie, een toename van chronische luchtwegaandoeningen en een verminderde levensverwachting.

Ook na lang en intensief zoeken vond de WGO geen bewijzen voor het bestaan van een 'veilige' drempelwaarde voor fijnstof, waaronder geen nadelige gezondheidseffecten optreden. Zelfs de strengste WGO-advieswaarden, gaan uit van een, weliswaar aanvaardbaar, risico.

Behalve fijnstof heeft vooral **NO<sub>2</sub>** een wezenlijke impact op de gezondheid. Recent onderzoek toonde bijvoorbeeld aan dat een kwart van de astma-aandoeningen waarmee Belgische jongeren geconfronteerd worden, rechtstreeks te wijten is aan ... het verkeer.

Daarmee heeft ons land de bedenkelijke eer om wereldwijd op de negende plaats te staan van landen met de hoogste incidentie aan verkeersgerelateerde astma-aandoeningen bij jongeren. De gezondheidseffecten van SO<sub>2</sub> zijn vergelijkbaar met die van NO<sub>2</sub>.

De hoeveelheid CO<sub>2</sub> in de lucht daarentegen vormt geen onmiddellijk risico voor de gezondheid.

Het Internationaal Agentschap voor Kankeronderzoek kwalificeerde **luchtverontreiniging** in haar geheel, én heel in het bijzonder fijnstof als individuele component van luchtverontreiniging, als –bewezen- kankerverwekkend.

We staan er mogelijk minder bij stil, maar ook planten, de bodem, water én gebouwen en monumenten lijden onder luchtvervuiling.

Bij planten leidt de blootstelling aan ozon tot bladverkleuring, bladverlies, vertraagde groei of zelfs het onherroepelijk afsterven ervan.

De opbrengst van landbouwgewassen vermindert. Natuurgebieden raken ernstig beschadigd.

De uitstoot van ammoniak en stikstofoxiden leidt dan weer tot de beruchte stikstofdepositie. Bodemverzuring waardoor de bodem- en waterkwaliteit er systematisch op achteruitgaan, is er finaal het belangrijkste gevolg van.

Natuurlijke ecologische processen raken verstoord. Een aantal soorten verdwijnen.

Zure regen, ten gevolge van  $\text{NO}_x$ , ammoniak en  $\text{SO}_x$  heeft niet alleen een zeer nadelig effect voor planten en het watersysteem, maar tast bovendien historische monumenten, steen en metalen aan.

En alsof dat alles nog niet volstaat: ook het negatieve effect van verhoogde  $\text{CO}_2$ -concentraties op de voedingswaarde van onze planten is bewezen. Als voedingsstof doet  $\text{CO}_2$  planten sneller groeien. Helaas, die groei zorgt niet langer voor meer voedingsstoffen in de plant, maar eerder voor een toename aan koolhydraten. Eiwitten raken over meer plantmateriaal verspreid. En dus neemt de concentratie aan eiwitten en mineralen navenant af. En dus moeten we er meer van eten om dezelfde voedingswaarde binnen te krijgen.

En nu komt het: als we meer, bovendien koolhydraatrijker voedsel moeten eten om essentiële voedingsbestanddelen op te nemen, worden we collectief én individueel zwaarder en dikker. Minstens indirect draagt luchtverontreiniging zo bij tot de wereldwijde obesitasepidemie.

Nu een verdere stijging van  $\text{CO}_2$ -waarden een feit blijkt, nemen deze nefaste effecten alleen maar toe. Wie verdikt, heeft er alvast een bewezen excuus bij!

Andermaal: samen en op alle niveaus werken aan een betere luchtkwaliteit loont. Het is in de eerste plaats in ons eigen belang én in die van onze landbouw.

Ik beloofde goed en slecht nieuws.

De voorbije decennia daalde de uitstoot van vervuilende stoffen aanzienlijk. Onze luchtkwaliteit verbeterde stelselmatig.

Maar we zijn er nog lang niet. De schadelijke impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid, op onze leefomgeving, op onze landbouw blijft erg groot. Luchtvervuiling is de belangrijkste, milieugerelateerde oorzaak van vroegtijdige sterfte in Europa en in Vlaanderen.

Het goede nieuws: de verbetering van onze luchtkwaliteit danken we aan doortastend beleid op alle, of toch de meeste beleidsniveaus: van de wereld tot de gemeente. U vindt een overzicht op hoofdlijnen in de tekst.

Samen met u kijk ik trouwens uit naar de concretisering en implementatie van de *Green Deal* van de Commissie Von der Leyen. Mogelijk, hopelijk en allicht steekt Europa en via Europa de lidstaten nog wat tanden bij.

Na enig talmen keurde ook de Vlaamse Regering een goede maand geleden het Luchtbeleidsplan goed. Hiermee verbindt Vlaanderen zich ertoe de Europese luchtkwaliteitsdoelstellingen te halen. Het tegendeel zou verbazen.

Gelukkig draagt ook ons provinciebestuur, binnen zijn bevoegdheden en mogelijkheden, bij tot een verbetering van de luchtkwaliteit. Met het Beleidsplan Ruimte zal sterk worden ingezet op kernverdichting en het versterken en vrijwaren van open ruimte. Dit biedt nieuwe kansen voor de aanleg van duurzame warmtenetten. Op termijn zou het ook moeten leiden tot minder gereden autokilometers en een betere ontsluiting van kernen met het openbaar vervoer. Voorts zet dit bestuur al jaren sterk in op de aanleg van fietsostrades.

Het Provinciaal Instituut voor Hygiëne ondersteunt gemeentebesturen met het uitvoeren van luchtkwaliteitsmetingen. Het provinciebestuur geeft bovendien het goede voorbeeld. Zo is het nieuwe provinciehuis een staaltje van duurzame technologie.

Het provinciebestuur vergroent systematisch zijn wagenpark want zet in op de aankoop van CNG, (plug-in) hybride en volledige elektrische wagens.

Tussen 2017 en 2019 verbeterde de gemiddeld *Ecoscore* van het volledige wagenpark met 2,6 punten.

Steeds explicieter zetten ook lokale besturen zich in voor een betere luchtkwaliteit. Het zijn immers de lokale besturen en gemeenschappen die met de concrete (gevolgen van de) luchtvervuiling worden geconfronteerd.

Mensen willen nu eenmaal gezonde, schone lucht voor zichzelf, hun kinderen en kleinkinderen. Dat ze daar zelf een grote impact op hebben, heeft helaas nog niet tot een radicale gedragswijziging geleid.

Met een gericht beleid trachten ook steden en gemeenten die mentaliteits- en gedragswijziging te bewerkstelligen. Diverse steden voeren, al dan niet gefaseerd, lage emissiezones (LEZ) voor voertuigen in. Met resultaat! In Antwerpen daalde de gemeten uitstoot van NO<sub>2</sub> met zo'n 27,6 %, die van roet met 19,2 %.

Voorts wil Stad Antwerpen dat de helft van alle verplaatsingen tegen ten laatste 2030 met een ander vervoersmiddel dan de wagen gebeuren: te voet, met de fiets of een ander 'voortbewegingstoestel' of het openbaar vervoer.

Ook de Antwerpse haven gaat voorop in de strijd in haar zeer competitieve, internationale context.

In zijn actuele strategische visie, legt het Antwerpse Havenbedrijf een sterke focus op innovatie en digitalisering, op duurzaam toegevoegde waarde en op zijn verantwoordelijkheid ten opzichte van de samenleving.

Zo hanteert de haven gedifferentieerde tarieven, gebaseerd op de uitstoot van zeeschepen. Zij implementeert walstroom voor de binnenvaart en investeert in een voortrekkersrol in het ontwerp van een wereldwijd uniform systeem voor walstroom voor zeeschepen.

Daarmee kan de uitstoot (NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> en fijnstof) van schepen in een haven tot een minimum worden teruggebracht.

En toch laten we nog zoveel kansen liggen. En toch blijven we ons, met een zekere hardnekkigheid de instrumenten ontzeggen om relatief snel én sociaal rechtvaardig gezondheidswinst door betere luchtkwaliteit te boeken. En wat meer is: veel van de maatregelen die bijdragen tot een betere luchtkwaliteit dienen ook tal van andere, maatschappelijk cruciale doelen.

Het klinkt vreselijk cliché en déjà entendu ... maar, wat we daar in de eerste plaats voor nodig hebben, is een **geïntegreerd en gecoördineerd beleid** voor de '**goede luchtkwaliteit**'. Te vergelijken met de 'goede ecologische toestand' waaraan onze waterlopen gisteren al moesten voldoen.

Geïntegreerd en integraal samenwerken tussen diensten, departementen, afdelingen van eenzelfde niveau en over de beleids- en bestuursniveaus heen, in een cultuur van waarachtige samenwerking en de ambitie om samen 'te scoren'... het is de eerste makkelijker-gezegd-dan-gedaan kritische succesfactor om écht het verschil te maken, in het belang van allen, wars van de voortdurende, haast verdoken bescherming van de belangen van een bevoorrechte, soms ultra-kleine groep van happy few.

Behalve écht transparant, moeten overheden meer nog dan vandaag het goede voorbeeld geven en uitermate consistent zijn:

Zijn alle overheidsgebouwen afdoende geïsoleerd?

Voorzien van een groendak?

Nagenoeg passief dankzij hernieuwbare energie?

Maximaliseert elk infrastructuurproject de natuurwinst?

Denken en handelen overheden-ook wij dus- oprecht en consequent vanuit het paradigma van de circulaire economie?

Beleidsintegratie stimuleren, experimenteerruimtes creëren en investeren in netwerken, veronderstellen leiderschap en durf en voldoende langetermijnperspectief in combinatie met 'no-regret' acties in het hier en nu.

Het vergt een hernieuwd samenwerkingsmodel, meer en betere coördinatie.

Behalve aan een sterke *Inspectie van Financiën*, lijkt Vlaanderen, lijkt het land vooral nood te hebben aan een *Inspectie van multifunctionele beleidsvoering*.

Een dienst die nagaat welke waaier aan – op het eerste gezicht diverse - beleidsdoelstellingen kunnen worden gehaald en maatschappelijke uitdagingen getackeld door een betere samenwerking over en tussen de beleidsdomeinen heen. Een dienst als deze kan projecten en beleidsmaatregelen screenen op hun on(der)benut potentieel. Zo kan onze kleine, maar uiterst dynamische regio zoveel meer uit elke schaarse euro, uit elke vierkante meter schaarse ruimte en grondstoffen puren.

Het luchtkwaliteitsbeleid is dus een zaak van álle beleidsmakers en bestuurders: omgeving, milieu, mobiliteit en openbare werken, economie, industrie, logistiek, landbouw... ja, zelfs van kinderopvang en scholen(bouw),... doch niet alleen.

Succesvol zal de ingrijpende cultuuromslag pas echt zijn als de, op feiten en gedegen onderzoek gebaseerde kennis correct, waarachtig en transparant wordt gedeeld en verspreid. 'In alle richtingen waarin de lucht blaast'.

Van de internationale gemeenschap tot de overheden, besturen, kennisinstellingen, ondernemingen en niet in het minst, alle burgers en ... weer terug.

Overigens, als geen ander staan de gemeenten dicht bij hun burgers en bedrijven. Door de verplichte collegialiteit van hun bestuurscollege zijn ze bovendien best toegerust om een horizontaal geïntegreerd beleid, dichtbij en met burgers en lokale zetels van ondernemingen, te voeren. Een betere context om een duurzame verbinding te maken tussen enerzijds burgers, het lokale en anderzijds het Vlaamse, federale, supra- en/of internationale niveau is moeilijk denkbaar. De provincie kan hen daarin steunen.

En wat meer is. Het Vlaamse regeerakkoord stelt het ontwikkelen van een beleid voor sub-regionale slimme specialisatie in het vooruitzicht. Zo wil de regering, zeer terecht, het regionale economisch weefsel Vlaams-breed helpen transformeren.

Vlaanderen verwijst hiervoor zeer expliciet naar de provincies als partner. Onze provincie is het industrieel, logistiek en mobiliteitshart van Vlaanderen. Nergens anders zijn de impact en dus zeer uitdagende gevolgen voor de luchtkwaliteit en gezondheid in het bijzonder van elke Antwerpenaar, zo groot.

**Welnu, waarom nomineren we de 'goede luchtkwaliteit' dan niet als ónze keuze voor de eerste Slimme Specialisatie van Provincie Antwerpen?** Wie anders beschikt over de expertise, in een context van *quadruple helix* om het verschil, om school te maken? Waar elders kan de gezondheidswinst zo groot zijn?

Om dat doel te bereiken hebben we ook betere randvoorwaarden nodig.

In Utopia is ook het beste milieubeleid der werelden eenvoudig: verbied alle vervuilende praktijken! De realiteit is -als steeds- weerbarstiger. Milieu- en luchtkwaliteitsbeleid is als het ware een permanent veranderingsmanagement.

Zo staan we, als beleidsmakers voor een transitie waarbij we stap voor stap de maatregelen moeten nemen om vervuiling te reduceren. En dit zonder de maatschappelijke en economische randvoorwaarden uit het oog te verliezen.

Zonder gesmeerd draaiende economie, geen of weinig middelen om de noodzakelijke milieumaatregelen te financieren.

Een evenwichtig milieubeleid zorgt ervoor dat wat onze lucht, volgens gedegen wetenschappelijk onderzoek, manifest vervuult op een sociaal verantwoorde manier verboden of *uit de markt* geprijsd wordt.

Als het wie sociaal kwetsbaar is extra en onredelijk treft, zijn degressieve compensaties aangewezen.

De gewenste transities naar lagere luchtmissies echt versnellen, zal maar lukken als de prijszetting correct is en duurzame keuzes ondersteunt.

Of nog, de prijs moet de reële kost weerspiegelen en alle externe maatschappelijke kosten correct internaliseren. Verborgene maatschappelijke vervuilingkosten misleiden, en zetten aan tot foute keuzes, tot (veel) meer dan nodig, tot het minder of niet-duurzame.

Ook op dit vlak kunnen we nog zoveel winst boeken. Nog steeds worden vervuilende praktijken –impliciet– beloond, terwijl keuzes voor schone(re) technieken gehinderd, of zelfs financieel afgestraft worden.

De effecten op de luchtkwaliteit zijn uiterst pervers: wat onze lucht vervuult, wordt gestimuleerd, luchtkwaliteit-bevorderend gedrag ontraden. De voorbeelden zijn sprekend en u wel bekend.

U herinnert zich dat vooral de huishoudens, u en ik dus, het sterkst bijdragen tot de hoge uitstoot van fijnstof. Kort door de bocht: we maken onszelf ziek.

Dat heeft alles te maken met de manier waarop we ons verplaatsen en onze huizen verwarmen. Als het een troost mag zijn, het is niet alleen onze 'schuld'.

Nog steeds krijgen we de verkeerde beleidsprikkels om te doen wat we beter zouden laten en vooral niet te doen, wat de gemeenschap, en dus onszelf, zou baten.

Kijk even mee naar de grafiek die inzicht geeft in de kostprijs voor verwarming in volgorde van meest (hout) tot minst vervuilende energiebron (een warmtepomp op elektriciteit).

U ziet dat de meest vervuilende - hout dus - veruit het goedkoopst is. Wie op de meest duurzame manier verwarmt, met een elektrische warmtepomp, betaalt veruit het meest. Vindt u dat logisch?

En wat meer is: deze scheeftrekking heeft niets te maken met de intrinsieke kost van de energiebron, doch alles met distributiekosten, accijnzen, bijdragen, belastingen en BTW. Begrijp, al is het niet uit te leggen: met het deel van de kostprijs dat door de overheid bepaald wordt. Trouwens, ook de scheeftrekking tussen de gas- en de elektriciteitsprijs is een anomalie.

Het tweede voorbeeld ligt allicht nog gevoeliger. Al zeker als het wordt aangekaart door wie over een dienstwagen beschikt, mét een chauffeur bovendien.

Door foute overheidsstimuli groeide de bedrijfswagen - een wagen voor werknemers die hun job niet kunnen uitoefenen zonder - uit tot salariswagen, een tegen gunsttarief belast deel van het loonpakket.

Mogelijk contra-intuïtief: salariswagens zijn niet dé hoofdoorzaak van files of van luchtverontreiniging. Daarvoor is hun aandeel, zo'n 8 % van het personenwagenpark te klein. Al zijn ze wel verantwoordelijk voor ca. 16 % van het aantal gereden kilometers.

Sociaal-ecologisch is het in elk geval onrechtvaardig en volstrekt onwenselijk, zo niet pervers dat autogebruik fiscaal wordt gestimuleerd. Het is fiscaal onrechtvaardig t.a.v. werknemers die niet ook betaald worden met een salariswagen.

Dat luchtvervuiling, milieuschade en bij uitbreiding verkeersonveiligheid en files worden aangemoedigd met gemeenschapsgeld, is bovenal hoogst pervers.

Of nog: de Belgische bedrijfswagenregeling stimuleert het wegverkeer, dat we lokaal willen bestrijden met een ambitieuze *modal shift*. Begrijpe, wie begrijpen kan. Overtuigende argumenten ten voordele van *salariswagens* zijn niet (meer) te bedenken.

De oplossing ligt voor de hand. Keer terug naar het initiële uitgangspunt van het systeem: een corrigerende belasting voor werknemers die effectief een bedrijfswagen nodig hebben voor het uitvoeren van hun werkzaamheden.

Het volstaat om die, door de werkgever te bewijzen, voorwaarde opnieuw op te nemen in de regelgeving. Even nodig, maar complexer want delicates, is een systeem dat mensen stimuleert om zich niet meer, niet vaker noch langer gemotoriseerd te verplaatsen dan nodig. Goed gebruikt, is de *Mobiscore* daarvoor een uitgelezen instrument.

En sta me toe meteen een lans te breken voor wat politiek, mogelijk onnodig, zo gevoelig ligt: de invoering van een slimme kilometerheffing.

In het onlangs definitief goedgekeurde *Luchtbeleidsplan 2030* wijst de Vlaamse Regering de weg: in 2030 mag het aantal gereden voertuigkilometers niet groter zijn dan, houd u vast, 51,6 miljard. In 2015 waren het er nog 58,6 miljard. Nog zo'n 7 miljard te gaan!

In de initiële en principieel goedgekeurde ontwerpversie van het *Luchtbeleidsplan 2030* wilde de Vlaamse Regering Bourgeois de voertuigkilometers terecht verminderen met een slimme kilometerheffing voor alle voertuigen. Een slimme kilometerheffing houdt voor elke verplaatsing met de wagen een goed te sturen, ontradende fiscale prikkel in.

In het definitief goedgekeurd *Luchtbeleidsplan 2030* van de huidige Vlaamse Regering, redde de kilometerheffing het helaas niet.

In ruil voor een sterk instrument, de kilometerheffing, krijgen de 15 vervoersregio's een opdracht om de doelstelling – substantiële verlaging van het aantal gereden kilometers met zo'n 7 miljard - te realiseren via hun regionale mobiliteitsplannen. Samen met de sectororganisaties, bedrijven en verenigingen zullen ze 'acties' moeten opzetten om de verdere shift naar multimodaal vervoer te stimuleren. In extra werkingsmiddelen voor het openbaar vervoer of de vervoersregio's wordt niet voorzien.

Over het *doel* lijken beleidsmakers het alvast eens. Over de manier waarop blijven de meningen verdeeld. En zo blijven we, blijven de vervoersregio's verstoken van het meest effectieve instrument –een slimme kilometerheffing- om het vooropgestelde doel te bereiken: minder wagen- en vrachtwagenkilometers en dus schonere lucht, veiliger verkeer en minder file.

De slimme kilometerheffing is meteen een goed voorbeeld van een multifunctionele maatregel die vele doelen dient waaronder gezondere lucht, veiliger verkeer, minder file.

En als het ons echt menens is, combineren we de slimme kilometerheffing best met zones 30 in de dorps- en stadskernen, met schoolstraten, een verlaging van de maximumsnelheid tot 100 km/u – gidsland Nederland maakte die keuze onlangs - en *last but not least* met een radicale keuze voor *Mobility as a service*. Niet langer de auto, of het bezit ervan maar de veilige, comfortabele en betrouwbare verplaatsing telt.

Voor meer sprekende voorbeelden van multifunctionele maatregelen, zoals investeren in (eco)captatiecapaciteit – een duur woord voor meer groen -, in isoleren, renoveren, energie besparen, warmtenetten, een betere ruimtelijke ordening en echt duurzaam landbouwbeleid evenals voor meer duiding bij bijkomende kritische succesfactoren, verwijs ik andermaal naar de uitgebreide tekst.

Dames en heren, ik rond bijna af. Bij de aanvang van mijn rede, somde ik de drievoudige toets op waaraan alle maatregelen met het oog op gezonde lucht m.i. moeten voldoen. Over 'funest bedrog' had ik het nog niet. Wie geïnteresseerd is in het verhaal over dieselgate, het grote emissieschandaal en wat er – met goede praktijken uit de VSA – aan gedaan, verwijs ik andermaal naar de uitgebreide tekst.

Sluitende controlemechanismen én effectieve handhaving zijn het sluitstuk van elke regelgeving. Sluitende maatregelen die structureel *fraudeproof* zijn, blijven cruciaal. Net zoals technologische innovaties, waaronder e-noses, voor de handhaving ervan. Immers, zonder doortastende handhaving laten we het paradijs voor vrijbuiters en *free-riders* bestaan. Blijven beleid en recht dode letter.

Dames en heren, als slot nog deze 'uitsmijter':

De Antwerpenaar is van nature ambitieus. 'Gezonde lucht voor deze en de volgende generaties Antwerpenaren', deze ambitie kunnen we m.i. nu al aangaan. Het Europese en Vlaamse beleid delen die ambitie, doch niet het tijdspad.

Ik weet niet hoeveel Olympische zwembaden u nog tegoed heeft, maar de meesten van u, zullen net zoals ik, de 80 ver voorbij zijn alvorens we echt schone lucht kunnen inademen. Vandaar dit pleidooi om sneller dan nu gepland en zonder dralen, de richtwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie te halen.

Met heldere, haalbare en duidelijke tussendoelstellingen, is die ambitie haalbaar:

- Vanaf 2021 wordt jaarlijks een integraal voortgangsrapport over de emissies gepubliceerd, zijn de meest recente meetgegevens maximaal één jaar oud, en wordt de luchtkwaliteit globaal én in elke gemeente minstens jaarlijks resp. tweejaarlijks gemeten.
- Vanaf 2022 worden de uitlaatgassen van wagens en vrachtwagens jaarlijks gecontroleerd op fijnstof, stikstof- en zwaveldioxide.
- Vanaf 2024 bevat elk bestuursakkoord (gemeentelijk, provinciaal, gewestelijk of federaal) een geïntegreerd en samenhangend hoofdstuk over luchtkwaliteit dat echt over de muurtjes kijkt.
- Vanaf ten laatste 2025 hoeft geen enkele Antwerpenaar nog op houtverbranding te rekenen om zijn woning te verwarmen.
- Vanaf 2030 behoort Antwerpen niet langer tot de top 10 van het grootste aantal nieuwe kankerdiagnoses. Het gebruik van puffers is gehalveerd.

- Vanaf 2030 ligt geen enkel bedrijf nog op meer dan 10 km van een overslagpunt naar het spoor, binnenvaart of een andere duurzame, emissiearme vervoersmodus. Maximum 10 % van de vracht- en bestelwagens rijdt leeg rond. (Nu is dat meer dan de helft)
- Vanaf 2030 is elke veestal emissiearm en de handelsbalans van landbouwproducten in evenwicht. In de vrijgekomen ruimte is 12 000 ha bos en 6 000 ha *open* natuur gecreëerd, zonder dat het globale inkomen van de landbouwers erop achteruit gaat.
- Vanaf 2035 vaart elk *bestaand* zeeschip emissievrij binnen territoriale wateren. Elk nieuw exemplaar is emissievrij.
- Vanaf ten laatste 2035 is het private wagenbezit in Antwerpen gedaald tot één per huishouden, waardoor het aantal voertuigkilometers met minstens 25% en liefst 35 % is teruggedrongen, om systematisch verder door te dalen.
- Bij een nieuwe *CurieuzeNeuzen*, in 2035 dus, staan alle bolletjes op groen in straten en buurten waar mensen wonen, kinderen en jongeren schoollopen, opgevangen of verzorgd worden. Paarse, donker resp. lichtrode of oranje bollen horen tot het verleden. Maximaal 10 % gele (> 25 µg/m<sup>3</sup>) bollen worden node nog gedoogd.

Waar wachten we op ... behalve op de echte specialisten.  
Aan hen en u is nu het woord. Ik dank u!