

# Persbericht Vlaamse Milieumaatschappij

## MIRA-T 2005

### **Milieubeleid boekt resultaat maar hardnekkige problemen vragen andere aanpak**

*Op vrijdag 16 december stelde de Vlaamse Milieumaatschappij MIRA-T 2005 voor. Uit dit jaarlijkse Milieurapport Vlaanderen blijkt dat het Vlaamse milieubeleid op heel wat terreinen resultaat boekt. Toch is die vooruitgang vaak onvoldoende om de milieudoelstellingen te halen. Dit is o.m. te wijten aan bepaalde maatschappelijke evoluties zoals de gezinsverdunding en de vergrijzing en aan de hardnekkigheid van een aantal milieuproblemen.*

*En we gebruiken met zijn allen nog te veel energie, die we dan nog te vaak uit fossiele brandstoffen halen. Nochtans zijn er milieuvriendelijke alternatieven beschikbaar maar die kunnen best wat ondersteunende maatregelen gebruiken.*

#### **Milieubeleid boekt resultaat**

De Vlaamse overheid stimuleert **eco-efficiëntie** bij bedrijven en moedigt de industrie aan milieuzorgsystemen in te voeren. Dit heeft geholpen om het grondstoffenverbruik en de hoeveelheid afval en emissies los te koppelen van de economische groei. Door het gebruik van milieutechnologie is de eco-efficiëntie van voertuigen en huishoudapparaten verbeterd.

Het combineren van verschillende **transportmodi** zit in de lift: de combinatie spoor- en wegvervoer steeg de laatste 8 jaar met 59%, de combinatie binnenvaart en wegtransport met 477%. Dit laatste is o.m. te danken aan het Vlaamse kaaimurenprogramma en de verlaging van de vaarrechten. Intermodaal vervoer reduceert de congestie op de weg en is over het algemeen milieuvriendelijker.

De vervuiling van het **oppervlaktewater** door huishoudens en industrie is de voorbije 15 jaar aanzienlijk verminderd. Zo daalde de lozing van stikstof door huishoudens met 35%, door de industrie zelfs met 59%. Deze positieve evolutie is te danken aan de verdere uitbouw en verbetering van de openbare waterzuiveringsinfrastructuur, de verstrengde lozingsnormen voor bedrijven, een betere handhaving, de invoering van schonere productiewijzen en aan de milieuheffingen op bedrijfsafvalwater waardoor veel bedrijven inspanningen geleverd hebben om hun vuilvrachten te verminderen.

Tussen 1990 en 2004 slaagde de **landbouw** erin milieuvriendelijker met bemesting om te gaan. De hoeveelheid nutriënten (stikstof en fosfor) die in lucht, water en bodem terecht kwamen, m.a.w. de vermestende emissies, daalden met 65%. Deze resultaten kwamen er door een afname van de veestapel, minder gebruik van kunstmest, een toenemende mestverwerking en een verhoogde voederefficiëntie. De Vlaamse overheid heeft de laatste jaren ook verschillende maatregelen genomen om het erosierisico te verminderen.

Verbrandingsinstallaties voor huishoudelijk **afval** worden door rookgasreiniging en energierecuperatie steeds milieuvriendelijker. Er wordt ook veel minder huishoudelijk afval gestort. In 2004 werd nog maar 4% van het huishoudelijk afval gestort, in 1991 was dit nog 47%.

Het aantal opzettelijke olieverontreinigingen op **zee** is in de periode 1998-2003 o.m. door het verstrengde toezicht duidelijk afgenomen. De oppervlakte *beschermde gebied* in de kustzone neemt toe.

#### **Hardnekkige milieuproblemen vragen andere aanpak**

**Demografische verschuivingen** zoals gezinsverdunding en vergrijzing hebben ertoe bijgedragen dat Vlamingen meer en vooral ook anders consumeren. Successen in eco-efficiëntie worden nog te vaak tenietgedaan door een consumptiegroei. Bijvoorbeeld, ondanks het lagere energiegebruik van huishoudtoestellen zoals televisie en computer, veroorzaakt de toename van het aantal toestellen per huishouden een stijging van het energiegebruik. Sinds 1990 is het huishoudelijk energiegebruik met 26% gestegen en het elektriciteitsverbruik zelfs met 50%.

Sinds 1993 nam onze **import** aanzienlijk toe. Het aandeel halffabrikaten en afgewerkte producten steeg van 37% in 1993 tot 49% in 2004. Ontginning en productie van geïmporteerde grondstoffen en producten veroorzaken milieudruk in het buitenland: import zorgt dus voor 'export' van milieudruk. De werkelijke eco-efficiëntie van Vlaanderen kan maar bepaald worden als ook die buitenlandse milieudruk in rekening gebracht wordt.

#### Probleem hardnekkig: oplossingen onvoldoende en bijkomende inspanningen noodzakelijk

De verbetering van de **oppervlaktewaterkwaliteit** deed zich vooral voor in de eerste helft van de jaren 90. Daarna zette die verbetering zich trager door om de laatste jaren stil te vallen, ondanks de dalende vuilvrachten van huishoudens en industrie. De stagnerende waterkwaliteit is onder meer toe te schrijven aan de toenemende impact van overstorten, de sterk aangetaste structuurkwaliteit van vele waterlopen en de slechte kwaliteit van de waterbodems. De bestaande zuiveringsinfrastructuur kampt vooral met verdunning van het aangevoerde afvalwater door aansluiting van niet vervuild water op riolering, wat de werking van de waterzuiveringsinstallaties hypothekeert.

Er is nog steeds te veel **mest** in Vlaanderen, zodat het oppervlakte- en grondwater op verschillende plaatsen vervuild is met nitraten. In respectievelijk 41 en 40% van de meetpunten werden overschrijdingen van de nitraatnorm vastgesteld. Wanneer een balans wordt opgemaakt van de hoeveelheden mest die op Vlaamse landbouwbodem komen, dan blijkt de afstand tot de doelstelling nog 47 miljoen kg stikstof te bedragen.

En in 2004 nam de hoeveelheid **huishoudelijk afval** opnieuw toe met 5% t.o.v. 2003. Nochtans was er in 2003 een daling van 3,4% opgetekend t.o.v. 2002. De groei van de huishoudelijke afvalberg is wel volledig voor rekening van het selectief ingezamelde afval. In 2003 werd nog maar 8% van het **bedrijfsafval** gestort. Door een verminderde afvoer van afval naar Duitsland en Wallonië, is er in 2005 zo'n 250 tot 300 kton bedrijfsafval opnieuw in de Vlaamse afvalcijfers opgedoken.

**Moeilijk afbreekbare stoffen** – die vaak ook toxisch zijn - blijven lange tijd in het milieu aanwezig. Naast de historische vervuiling houden ook meer recente stoffen zoals vlamvertragers en perfluorchemicaliën een potentieel risico in voor de toekomst. Die persistente pollutanten migreren doorheen de voedselketen en kunnen schadelijke effecten veroorzaken bij mens en dier.

Het **natuurbeleid** boekt positieve resultaten voor de instandhouding van enkele kwetsbare soorten, maar kan de achteruitgang van de biodiversiteit niet keren. Slechts 41% van 3.479 onderzochte inheemse planten- en diersoorten is momenteel niet bedreigd.

Na een periode van relatieve stabiliteit, stegen de voorbije 2 jaar de tarieven en inkomsten van **milieugerelateerde belastingen**. 60% daarvan is afkomstig van energiebelastingen. De stijgende trend wijst op een vergroening van het belastingstelsel. Toch wordt vastgesteld dat meestal de belastingsopbrengst centraal staat en niet het regulerende milieueffect. In vergelijking met de EU-15 heeft Vlaanderen lage milieugerelateerde belastingen en hoge arbeidslasten.

#### Probleem van schaalniveau: aanpak op Vlaams niveau alleen kan probleem niet oplossen

In het zogenaamde Europese hotspotgebied, waarvan Vlaanderen deel uitmaakt, wordt de luchtkwaliteit in belangrijke mate beïnvloed door het *grensoverschrijdende* transport van pollutanten. Er zijn vooral problemen met te hoge concentraties aan **fijn stof en ozon**. Enkel een duurzame en Europese aanpak kan voor een oplossing zorgen.

De verschillende commerciële **visbestanden** van de Noordzee (haring, schelvis, makreel, kabeljauw, wijting, schol en tong) worden op een niet-duurzame wijze bevestigd. Een Europese aanpak is noodzakelijk.

## **Zoektocht naar milieuvriendelijke energievormen**

Heel wat milieuproblemen zoals luchtverontreiniging en klimaatverandering, kunnen in belangrijke mate gelinkt worden aan een hoog energiegebruik. Niettegenstaande de groei sinds het eind van de jaren '90 afgevlakt is, is het totale energiegebruik in Vlaanderen de voorbije 15 jaar met 34% toegenomen. De uitstoot van broeikasgassen steeg in diezelfde periode met 3,6%. Daarmee zijn we nog 9% verwijderd van onze Kyoto doelstellingen.

En dan is er nog het probleem van de fossiele brandstoffen (aardolie, aardgas en steenkool). In 2004 haalde Vlaanderen nog 82% van haar energie uit fossiele brandstoffen. Als we met zijn allen aan het huidige tempo blijven verbruiken, is het niet denkbeeldig dat de olievoorraden binnen 40 à 60 jaar volledig uitgeput zijn en ook de gasvoorraden nog deze eeuw opgebruikt raken.

MIRA-T 2005 pleit ervoor om naast rationeel energiegebruik voluit de kaart van de hernieuwbare energievormen te trekken. De productie van *groene stroom* stijgt sterk maar het aandeel in de elektriciteitsproductie blijft -ondanks een vertienvoudiging in de laatste 10 jaar - beperkt tot 1,3%. Toch lijkt het erop dat Vlaanderen door de ingebruikname van een aantal grote biomassa-projecten en windmolenparken, haar doelstelling van 6% tegen 2010 zal halen.

## **Alternatieven voor een milieuvriendelijker vervoer**

Stijgende transportstromen zorgen voor toenemende congestie en verschillende milieuproblemen. De uitstoot van CO<sub>2</sub> en stikstofoxiden door *transport* blijven belangrijke milieuknelpunten in Vlaanderen. Het stimuleren van modale verschuivingen en van milieuvriendelijke brandstoffen en voertuigen zijn belangrijke schakels in een duurzaam mobiliteitsbeleid. Alternatieve motorbrandstoffen - zoals aardgas en biobrandstoffen - en alternatieve technologieën - zoals elektrische en hybride voertuigen - kunnen helpen om de uitstoot van broeikasgassen en andere schadelijke stoffen door het verkeer te verminderen.

De teelt van *biobrandstoffen* is een reële optie voor de Vlaamse landbouw. Toch blijft de vraag of Vlaanderen voldoende ruimte heeft en of de Vlaamse landbouwer bereid is die energieteelt te produceren.

Bio-ethanol, dat met benzine kan vermengd worden, kunnen we produceren uit tarwe en suikerbieten. Het areaal van beide teelten is in Vlaanderen nu reeds vele malen groter dan de hoeveelheid die we nodig hebben om voor de benzinewagens de Vlaamse en Europese doelstelling van 5,75 % biobrandstoffen in de totale hoeveelheid transportbrandstoffen tegen 2010 te halen. De prijsvorming zal bepalen in welke mate de tarwe en suikerbieten voor niet-voeding worden toegepast.

Maar de verhouding diesel/benzine - en dus ook de benodigde hoeveelheid biodiesel t.o.v. bio-ethanol - in ons voertuigenpark bedraagt momenteel 70/30. Voor *biodiesel en pure plantaardige olie* - beiden te gebruiken in dieselmotoren - denkt men in Vlaanderen vooral aan koolzaad. Daarvan bedroeg het areaal in Vlaanderen amper 85 ha in 2004. Alhoewel de landbouwers voor 2006 minstens 800 ha ingezaaid hebben, ligt dit nog erg ver verwijderd van de benodigde 156 675 ha in 2010 of bijna 25 % van de totale benutte landbouwoppervlakte in Vlaanderen. Gegeven de competitie met andere toepassingen van grondgebruik, lijkt dit een moeilijk haalbare kaart. Om aan de Europese richtlijn te kunnen voldoen, zal Vlaanderen genoodzaakt zijn biodiesel of de nog niet verwerkte landbouwproducten te importeren.

Toch is het aangewezen de inlandse productie en verwerking te stimuleren: het heeft voordelen voor onze economie en tewerkstelling en het vermindert onze afhankelijkheid van buitenlandse energiebronnen. Daarbij komt dat de invoer van biobrandstoffen ook weer energie vergt en de milieudruk in binnen- en buitenland vergroot. Biobrandstoffen zijn belangrijk om broeikasgasemissies te verlagen en om de afhankelijkheid van aardolie te verminderen. Maar andere alternatieven zoals de roetfilter of de elektrische en hybride wagen, hebben een grotere impact op de luchtkwaliteit, vooral naar de uitstoot van fijn stof en stikstofoxiden.

Meer informatie over MIRA-T 2005 en de Vlaamse milieurapportering op [www.vmm.be/mira](http://www.vmm.be/mira) of [www.milieurapport.be](http://www.milieurapport.be)

Brussel, 16 december 2005

Info: Mie Van den Kerchove  
Woordvoerster VMM  
0476/205.024