



Vlaams  
Parlement

vergadering **C220 – LEE28**  
zittingsjaar 2010-2011

## Handelingen

### **Commissievergadering**

Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening  
en Onroerend Erfgoed

van 3 mei 2011

## INHOUD

|  |    |
|--|----|
| Vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over het hoge aantal overschrijdingen van de fijnstofnorm in de eerste drie maanden van 2011 en de afspraken gemaakt tussen de vier ministers van Leefmilieu met betrekking tot dieselwagens<br>- 1804 (2010-2011)   |    |
| Vraag om uitleg van de heer Wilfried Vandaele tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over fijn stof<br>- 1806 (2010-2011)  |    |
| Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de aangekondigde maatregelen met betrekking tot dieselwagens, naar aanleiding van de interministeriële conferentie ter zake van de federale en regionale ministers van Leefmilieu<br>- 150 (2010-2011) | 3  |
| Met redenen omklede motie  | 20 |

■

**Voorzitter: de heer Bart Martens**

**Vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over het hoge aantal overschrijdingen van de fijnstofnorm in de eerste drie maanden van 2011 en de afspraken gemaakt tussen de vier ministers van Leefmilieu met betrekking tot dieselwagens  
- 1804 (2010-2011)**

**Vraag om uitleg van de heer Wilfried Vandaele tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over fijn stof  
- 1806 (2010-2011)**

**Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de aangekondigde maatregelen met betrekking tot dieselwagens, naar aanleiding van de interministeriële conferentie ter zake van de federale en regionale ministers van Leefmilieu  
- 150 (2010-2011)**

**De voorzitter:** De heer Sabbe heeft het woord.

**De heer Ivan Sabbe:** Voorzitter, volgens de Europese richtlijn betreffende de grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxide, zwevende deeltjes en lood in de lucht mag het daggemiddelde 16 microgram per kubieke meter bedragen. Sinds 1 januari 2005 mogen de grenswaarden gedurende niet meer dan 35 dagen per jaar hoger dan 50 microgram per kubieke meter zijn.

In 2011 heeft de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (IRCEL) na 4 maanden al meer overschrijdingen van de fijnstofnorm opgetekend dan in heel 2010. Vorig jaar is de daggrenswaarde in alle 37 Vlaamse meetstations samen 835 keer overschreden. In 2011 zitten we nu al aan 983 overschrijdingen. We zijn nog maar goed 4 maanden ver en we zitten al boven de totale jaarwaarden van 2010.

Tussen januari en april 2011 is de daggrenswaarde voor fijn stof in 11 Vlaamse meetstations meer dan 35 maal overschreden. In heel 2010 is dat slechts in 7 Vlaamse meetstations gebeurd. Nog verontrustender is de vaststelling dat de daggrenswaarden voor fijn stof in 22 van de 37 Vlaamse meetstations al op meer dagen dan in heel 2010 zijn overschreden.

IRCEL is pessimistisch over de balans op het einde van het jaar. Dit is natuurlijk afhankelijk van het weer. De wind, die uiteraard zeer onvoorspelbaar is, speelt een belangrijke rol in het wegvoeren van fijn stof. We zitten nog maar aan het begin van mei 2011. Nu zitten we al hoger dan de waarden van vorig jaar. IRCEL verwacht dat de dagnorm voor fijn stof op verschillende plaatsen en zeker niet enkel op de zogenaamde hotspots wordt overschreden en zal worden overschreden. IRCEL benadrukt tevens dat het voor de gezondheid vooral verontrustend is dat de fijnstofconcentraties in het eerste kwartaal veel hoger liggen. Er is 10 tot 15 procent meer fijn stof dan vorig jaar. Dit is het hoogste gemiddelde van de voorbije vijf jaar.

Volgens wetenschappers is het fijn stof vooral afkomstig van de industrie, het verkeer, de verwarming van gebouwen en de landbouw. Uit een studie van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) blijkt dat de fijnstofconcentraties vooral door de totale emissies van de landbouwsector worden bepaald. Deze emissies bestaan voor een groot gedeelte uit rechtstreeks uitgestoten fijn stof en uit terug opgewaaid fijn stof. Daarnaast gaat het ook om de ammoniakemissies die ten gevolge van fysicochemische reacties in de atmosfeer voor de vorming van secundair fijn stof zorgen.

De industrie en het transport volgen op de tweede en de derde plaats. Het is echter belangrijk aan te stippen dat het fijn stof van dieselmotoren een pak schadelijker voor de gezondheid is. Te hoge concentraties kunnen tot hartinfarcten leiden en kunnen acute luchtwegeninfecties verergeren.

Sommige studies tonen aan dat het fijn stof in de lucht elke Belg gemiddeld dertien maanden van zijn leven kost. Omgerekend komt dat neer op ongeveer 13.000 Belgische fijnstofdoden per jaar.

Vooraf een veelvuldige en langdurige blootstelling aan fijn stof is op termijn schadelijk voor de luchtwegen. De Wereldgezondheidsorganisatie meent dat fijn stof kankerverwekkend is en het leven van de gemiddelde Europeaan met negen maanden verkort.

Het is algemeen bekend dat dieselwagens meer fijn stof uitstoten dan auto's die op benzine rijden. Dieselwagens zijn dan ook schadelijker voor de gezondheid. De lage accijnzen op diesel maakt die wagens echter veel aantrekkelijker. Relatief bekeken, kent België het hoogste aantal dieselwagens van Europa.

Sinds maart 2009 geeft de Vlaamse overheid een premie aan wageneigenaars die een roetfilter in hun oude dieselwagen laten plaatsen. Begin juli 2010 is die regeling aangepast. Sindsdien kan elke voertuigeigenaar een roetfilterpremie voor een maximaal bedrag van 600 euro aanvragen. De premie op roetfilters is bedoeld om het probleem van uit dieselmotoren afkomstig fijn stof aan te pakken.

Zoals hier al meermaals is verklaard, is de roetfilter echter geen groot succes. Deze oplossing is slechts matig populair en zeker niet overweldigend. In Vlaanderen zijn op een totaal van een miljoen oude dieselwagens, de belangrijkste verantwoordelijken voor de roetdeeltjes, amper 113 wagens met een roetfilter uitgerust. Tussen maart 2009 en juli 2010 gaat het om 76 roetfilters. Sinds de regeling is uitgebreid, zijn er 37 bij gekomen. Er is al minstens 42.000 euro aan campagnemateriaal uitgegeven.

De Europese Commissie heeft duidelijk weinig vertrouwen in de maatregelen die de Vlaamse overheid wil nemen om het fijn stof te bestrijden. België is al tweemaal op de vingers getikt en op 6 april 2011 was het zo ver. De Europese Commissie heeft beslist België voor het Hof van Justitie te dagen. In acht delen van het land zou er nog steeds te veel fijn stof in de lucht zitten.

De minister heeft de dagvaarding enigszins weggelachen en verklaard dat Vlaanderen er door middel van een gecoördineerd fijnstofbeleid in is geslaagd de luchtkwaliteit systematisch te verbeteren. Ik citeer wat de minister op 2 april 2011 in De Morgen heeft verklaard: "Er schort niets aan ons beleid, maar ook dit jaar halen we de Europese normen waarschijnlijk niet."

Volgens mij schort er wel degelijk iets aan ons beleid. Een aantal professoren van de K.U.Leuven, verzameld in de denktank Metaforum, versterken wat ik hier al anderhalf jaar lang tracht te zeggen. Ze concluderen dat in het milieu- en mobiliteitsbeleid in Vlaanderen en in België de verkeerde keuzes worden gemaakt.

Die woorden hebben meer effect gehad dan mijn woorden – dat is overigens ook begrijpelijk. Hun woorden waren nog niet koud of de vier ministers van Leefmilieu die ons land rijk is, hebben een gezamenlijke nota opgesteld. In die nota erkennen federaal minister van Leefmilieu Maignette, Waals minister van Leefmilieu Henry, Brussels minister van Leefmilieu Huytebroeck – hier vooral bekend in het Vlaams Parlement door de waterzuivering – en uzelf dat dieselauto's een belangrijke bron van fijn stof vormen en erg schadelijk zijn voor het milieu en voor de gezondheid.

In die nota formuleren de betrokken ministers onder meer een reeks aanbevelingen om de voordelen waarvan dieselvoertuigen momenteel nog genieten, te herzien. De overheid heeft de voorbije jaren een beleid gevoerd dat de dieselauto bevoordeelt en promoot. Het lagere verbruik en de lagere dieselprijs sporen de consument aan om voor een dieselauto te kiezen.

De vraag is waarom die dieselbrandstof goedkoper is. Zoals ik hier al een hele tijd aanklaagt, is de hoofdreden het feit dat de accijnzen op een liter benzine zonder lood voor de btw afgerond 61 eurocent bedragen. Voor een liter diesel is dit slechts 42 eurocent. Toen ik dit punt voor het eerst aanhaalde, bedroeg het verschil nog 32 eurocent. Momenteel is het

verschil nog steeds 19 eurocent. We kunnen hieruit concluderen dat de federale overheid het gat op kousenvoeten dichtrijdt en in alle stilte ongeveer 11 eurocent extra in de eigen zakken heeft gestoken.

Wat de uitstoot van dieselwagens betreft, heb ik het niet over koolstofdioxide. Dit is geen giftig gas. Het draagt bij tot de global warming. Een dieselwagen stoot echter tienmaal meer NOx uit, en dit gas is uiterst schadelijk. Bovendien stoot een dieselwagen vijftig keer meer stof uit dan een benzinewagen.

Sinds de overheid wagens met een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot kortingen van 3 procent en 15 procent toekent, zijn de automobilisten massaal op dieselwagens overgestapt. Bijna 80 procent van de nieuwe wagens in Vlaanderen heeft een dieselmotor. In 1980 bestond slechts 15 procent van het wagenpark uit dieselvoertuigen.

Aangezien het beleid moet worden herzien, kan ik het voorstel van de ministers enkel toejuichen. Ze willen gelijke accijnzen op diesel en op benzine heffen. Ik vraag dit al geruime tijd. Ik neem aan dat we dan nog een verstandige keuze gaan maken en de accijnzen op benzine gelijk gaan schakelen met die op diesel en niet omgekeerd. De verlaging van de accijnzen op benzine en niet de verhoging van accijnzen op diesel is de logische keuze. Dit door mij lang gevraagde overleg is dan uiteindelijk toch doorgegaan, en heeft als het ware een gelijkgezindheid teweeggebracht om een aantal maatregelen te nemen, waarvan deze volgens mij de belangrijkste is.

U pleit met uw collega's verder nog voor de afschaffing van de overheidskorting voor auto's met een lage CO<sub>2</sub>-emissie. U wilt de bedrijfswagens aanpakken door een wijziging van de belastingaftrek voor een voordeel in natura voor de werknemers. Daar sta ik helemaal niet achter, maar het is een conclusie van uw bijeenkomst. U wilt een mobiliteitsbudget en andere voordelen in natura om de bedrijfswagentankkaart te vervangen. U wilt rekening houden met alle vervuilende emissies en niet alleen met CO<sub>2</sub> in de communicatie over milieuvriendelijke auto's, een zeer terecht en positief punt. Nog een ander positief punt is de versnelde invoering van de Euro 6-dieselwagens.

Over de hervorming van de belasting op de inverkeerstelling (BIV) zei u in de commissie van 15 maart dat de laatste hand werd gelegd aan een concreet voorstel betreffende de BIV. Dat zou in de loop van de komende weken worden goedgekeurd om in werking te kunnen treden vanaf januari 2012.

U wijst keer op keer naar de inspanningen van de voorbije jaren door de overheid om het fijn stof te beperken, maar hoeveel u ook naar die maatregelen verwijst, de realiteit toont spijtig genoeg aan dat ze onvoldoende zijn. In die optiek stel ik graag enkele vragen. Europa bevestigt dat de maatregelen onvoldoende zijn en maakt de zaak juridisch aanhangig.

Minister, hoe evalueert u de cijfers van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu? Welke oorzaken ziet u voor het hoog aantal overschrijdingen van de fijnstofnorm in de eerste vier maanden van 2011?

Bent u – in tegenstelling tot de Europese Commissie – van oordeel dat Vlaanderen voldoende maatregelen neemt om de problematiek van fijn stof in te perken? Kunt u uitleggen waarom de Commissie het fout heeft en u gelijk hebt? Acht u het mogelijk een veroordeling door het Europees Hof van Justitie en de eventuele fikse Europese boete te vermijden? Welke mogelijkheden ziet u daartoe?

U had onlangs een gesprek met Noord-Rijnland-Westfalen over de problematiek van fijn stof. Wat zijn de conclusies van dat overleg? Welke concrete afspraken werden er gemaakt met het oog op de beperking van het grensoverschrijdend fijn stof?

U zult de BIV vanaf 1 januari 2012 afstemmen op de uitstoot van fijn stof door de wagen. Graag had ik meer duiding bij deze aangekondigde maatregel.

Er is een gezamenlijke nota van de vier ministers van Leefmilieu. Er werden afspraken gemaakt. Werd er een tijdscheduler opgesteld? Wie doet wat tegen wanneer? Wanneer zullen de maatregelen daadwerkelijk worden geïmplementeerd?

**De voorzitter:** De heer Vandaele heeft het woord.

**De heer Wilfried Vandaele:** Het thema fijn stof is de voorbije maanden al herhaaldelijk aan bod gekomen in de commissies en de plenaire zittingen van het Vlaams Parlement. De discussie gaat dan over alle mogelijke aspecten: de dreigende Europese boete voor België/Vlaanderen, het gebrek aan enthousiasme bij de bevolking om roetfilters te plaatsen en de kilometerheffing.

Eind maart 2011 werden in de helft van de meetstations in Vlaanderen al evenveel of meer overschrijdingen vastgesteld dan er doorgaans in een heel jaar voorkomen. Dat melden IRCEL en de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM). Zoals voor de kwaliteit van het oppervlaktewater, spelen voor de luchtkwaliteit de weersomstandigheden een belangrijke rol. Door het koude weer werd er extra en lang verwarmd – met een extra hoge uitstoot tot gevolg – en door de windstilte bleef de vervuiling hangen. Dat de economie aantrekt, en mede daardoor het verkeer toeneemt, speelt eveneens een rol.

Het huidige beleid slaagt er niet in om de vervuiling door fijn stof te verminderen. Integendeel blijktbaar. De drie scenario's die in het Milieurapport Vlaanderen (MIRA) worden weergegeven, verwachten een daling van PM10 (particulate matter) en PM2,5 tot 2015, gevolgd door een stijging tot 2030. Geen enkel scenario haalt de indicatieve 2020-doelstelling.

Voor het halen van de Europese daggrenswaarde voor PM10 blijft zonder extra maatregelen problematisch. De stijging na 2015 zou vooral te merken zijn in de sectoren energie en industrie als gevolg van een verhoogde inzet van steenkoolcentrales en van de algemene economische groei. In de sector transport wordt een daling verwacht. De vraag rijst of die verwachting – zoals in het rapport staat – kan worden ingelost.

Zijn de meetresultaten van begin 2011 een reden voor de Vlaamse Regering om extra beleidsmaatregelen te nemen? Zo ja, welke? Welke houding neemt Europa aan tegenover de recente evoluties in het dossier?

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Voorzitter, mijn vraag gaat niet specifiek over het fijn stof, maar hangt daar wel mee samen. We hebben de problematiek enkele weken geleden nog besproken.

Op 31 maart heeft er een interministeriële conferentie (IMC) plaatsgevonden waaraan federaal minister van Klimaat en Energie Magonne en de gewestelijke ministers van Leefmilieu deelnamen. Dat is op zich niet zo opzienbarend, maar op de IMC werd een dieselrapport voorgesteld. Alle negatieve gevolgen van diesel op onze gezondheid en het milieu staan erin.

Ergerlijk is, minister, dat aan dit rapport maatregelen gekoppeld zijn die vooral de dieselmotoren zullen treffen. Het is ergerlijk omdat de mobiliteitsorganisaties totaal niet op de hoogte zijn van de aangekondigde maatregelen. Bovendien worden weer alle dieselmotoren – net als alle eigenaars van zonnepanelen – met de vinger gewezen, alsof zij de grote schuldigen zijn van de luchtvervuiling. De heer Sabbe heeft al opgesomd wie allemaal mee verantwoordelijk zijn voor het fijn stof, maar blijktbaar wil men in ons land telkens een bepaalde doelgroep verantwoordelijk stellen voor een probleem in plaats van in eigen boezem te kijken en na te gaan waar het fout loopt.

De federale overheid keert tot op heden nog steeds een korting uit als een milieuvriendelijke wagen met lage CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt aangekocht. Deze wagens behoren door hun roetfilter en hun lage CO<sub>2</sub>-uitstoot, mede tot de meest milieuvriendelijke wagens. Alle dieselwagens over dezelfde kam scheren is oneerlijk.

Mijnheer Sabbe, ik vroeg me wel af of u de mening van LDD verdedigde of louter van uzelf. Ik heb in het verleden al andere standpunten gehoord van LDD, maar dat is voor uw rekening.

De korting of ecopremie heeft in ieder geval geleid tot de aankoop van meer milieuvriendelijke wagens. Vorig jaar zijn er meer dan 63.500 nieuwe milieuvriendelijke wagens aangekocht met de ecopremie. Natuurlijk stopt het niet bij de aankoop van zulke wagens. Het is een belangrijke taak van de overheid om er niet alleen voor te zorgen dat er meer milieuvriendelijke wagens zullen rondrijden in ons land, maar ook dat de meest vervuilende zo snel mogelijk van de weg worden gehaald. Daarvoor hebben de Federale en de Vlaamse Regering nog maar weinig initiatieven genomen.

We herinneren ons allemaal de roetfilterpremie. Ik zal daar niet te veel over zeggen. Dat was goed bedoeld, minister, maar had weinig succes. Mijn fractie heeft daarom mee gezocht naar oplossingen. We zullen hier straks na uw antwoord ons voorstel naar voren brengen om de burgers te stimuleren om hun milieuonvriendelijke wagen uit het verkeer te laten nemen. Ik wil maar zeggen dat het Vlaams Belang niet alleen commentaar geeft op het beleid, maar ook positieve voorstellen wil formuleren die een meerwaarde kunnen betekenen voor ons milieu.

In ieder geval zal de afschaffing van het bonussysteem of de ecokorting de burger niet langer stimuleren tot de aankoop van een milieuvriendelijke wagen. Andere opties of het model van de wagen zullen een grotere rol spelen bij de aankoop.

Het is een feit dat ons land maar moeilijk de Europese fijnstofnorm kan halen. Het feit dat Vlaanderen geprangd zit tussen het Duitse Ruhrgebied en de industrieën van Noord-Frankrijk en Zuid-Nederland maken dat volgens Philippe D'Hondt van de VMM 40 tot 45 procent van het fijn stof van industriële emissies uit het buitenland komt. Bovendien leiden ook sommige weersomstandigheden tot een verhoging van fijn stof. Het verkeer zou volgens sommige bronnen slechts voor 28 procent verantwoordelijk zijn voor fijn stof. Dat is niet min, ik wil dat getal niet minimaliseren. Ik wil alleen maar duidelijk maken dat we niet alle dieselrijders als grote boemannen mogen afschilderen.

Minister, waarom worden reeds een aantal maatregelen aangekondigd die vooral dieselrijders zullen treffen, zonder voorafgaand een maatschappelijk debat te voeren en overleg te plegen met de mobiliteitsorganisaties? Ik heb begrepen dat die mobiliteitsorganisaties ondertussen zijn uitgenodigd voor een gesprek, maar tot op heden zijn ze nog altijd niet in het bezit van dat zogenaamde geheime dieselrapport. Zult u alsnog gesprekken aanknopen met diverse belangenorganisaties om te overleggen over de maatregelen en hun gevolgen, of is de aangekondigde maatregel al beslist beleid?

Moeten we dit ministerieel overleg bekijken in het kader van de hervorming van de verkeersbelasting of in het kader van het fijnstofbeleid? Bent u van mening dat de al aangekondigde maatregelen daadwerkelijk tot een verlaging van het fijn stof in Vlaanderen zullen leiden, en op welke manier dan? Meent u dat een beïnvloeding van de autoverkoop een daling van de fijnstofwaarden zal teweegbrengen?

**De voorzitter:** De heer Sanctorum heeft het woord.

**De heer Hermes Sanctorum:** Voorzitter, eerst en vooral wil ik toch even kwijt dat ik het eigenaardig vind dat mijn vraag werd geweigerd en dus niet officieel op de agenda kon worden gezet. Ik weet dat mevrouw Van den Eynde een interpellatie had ingediend, maar ik meen toch wel dat ik een andere invalshoek had verwerkt in mijn tekst. Ik had zelf een aantal cijfers verzameld en gebruikt bij wijze van inleiding, en ik had ook nog een vraag gesteld specifiek over de milieuzones.

**De voorzitter:** Mijnheer Sanctorum, laten we daar meteen duidelijk over zijn. Het Reglement stelt dat, als er een goedgekeurde interpellatie is, alle vragen om uitleg over hetzelfde onderwerp die daarna binnenkomen, automatisch onontvankelijk zijn. Het klopt dat u met die

milieuzones een extra element hebt aangebracht, maar goed, dat kunt u net zo goed aanklaarten via een uiteenzetting nu. Ik heb ook gezien dat uw fractie daarover nog een voorstel van decreet heeft lopen. Het leek me dat de behandeling van dat voorstel van decreet wel een voldoende diepgaand debat mogelijk zou maken, zonder dat we, tegen het Reglement in, uw vraag om uitleg ontvankelijk zouden moeten verklaren. Maar goed, maak uw punt. Geen enkel probleem. U sluit zich aan.

**De heer Hermes Sanctorum:** Ik wil geen herrie schoppen hierover. Misschien moeten we dat straks maar eens bekijken. Alleszins waren die vragen al heel lang geleden ingediend. Door omstandigheden zijn ze nu pas op de agenda geraakt, terwijl er zeer recent extra elementen bij zijn gekomen. Op basis van die recente elementen heb ik dan mijn vraag ingediend. Maar goed, ik zal daar verder geen punt van maken.

De situatie is grotendeels geschetst door de collega's. Dit gaat inderdaad over de hoge concentraties fijn stof en over de dagvaarding door Europa, maar ook over de evolutie van de overschrijdingen van de 35 dagennorm in de meetpunten in Vlaanderen. Het is toch wel opvallend dat er eerst een daling werd ingezet, in de overgang van 2007 naar 2008. Eind april 2011 blijken er plots echter al meer overschrijdingen te zijn dan in 2010, 2009 en 2008. De heer Vandaele heeft er al op gewezen: we hebben het de voorbije maanden al vaak over fijn stof gehad. Ik zou zeggen: we hebben het daar de voorbije jaren al heel vaak over gehad. Minister, ik hoop dus in de eerste plaats dat uw sense of urgency stilaan wordt geprikkeld.

Het gaat niet alleen over het fijn stof dat wordt geproduceerd in Vlaanderen, maar ook over de import van fijn stof, onder meer vanuit het Ruhrgebied, Frankrijk en Nederland. Dat was ook enigszins de boodschap van de VMM. Dat klopt natuurlijk, maar het MIRA benadrukt ook dat Vlaanderen uiteindelijk meer fijn stof exporteert dan importeert. Dan gaat het voornamelijk over secundair fijn stof, dat uit precursoren als SO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> wordt gevormd. Uiteindelijk kampen het Ruhrgebied, Frankrijk, Nederland en andere regio's dus met een extra belasting, door Vlaanderen. Op Europese schaal bekeken, is onze regio een zeer emissiedichte regio. Minister, het wordt dus echt tijd dat we werk maken van een degelijk fijnstofbeleid.

Ik heb nog een aantal bijkomende vragen. Het gaat altijd over PM10, maar uit onderzoeken is meermaals gebleken dat stofdeeltjes schadelijker worden naarmate ze fijner worden. Met betrekking tot PM2,5 worden er ook metingen uitgevoerd. Hoe zit het met de trend op het vlak van PM2,5? Worden er ook al schattingen gemaakt met betrekking tot PM0,1? Zeker als we het hebben over transport, zijn die ultrafijne deeltjes immers zeer belangrijk vanuit gezondheids oogpunt.

Minister, ik vind het heel positief dat u die fameuze dieselnota, of hoe we die ook moeten noemen, mee hebt onderschreven. Ik hield mijn hart al vast voor de reacties van uw collega's. Federaal minister Reynders is het belang van het rapport vrij snel beginnen te nuanceren. Wat zal er nu precies voort gebeuren met dat rapport? Ik vind het goed dat u samen met uw federale en gewestelijke collega's een punt maakt, maar dit moet natuurlijk ook worden omgezet in beleid. Wat zal dus het uiteindelijke doel van die nota zijn?

Destijds hebben de Europese instanties zelf gesuggereerd dat we werk zouden maken van milieuzones, om het fijn stof in Vlaanderen aan te pakken. Ik hoor niets over die milieuzones. Ik zou gewoon graag eens willen weten of Vlaanderen, naar Nederlands en zeker Duits model, nu ook werk zal maken van die milieuzones. In Duitsland is dit immers zeer succesvol. Als u neen zegt op die vraag, dan is dat ook duidelijk. Dan weten we het. Als u ja zegt, dan zou ik ook wel graag willen weten wat er op dit moment gebeurt met betrekking tot die milieuzones.

Ik ga nog even in op het aandeel van transport. Het klopt dat volgens het MIRA landbouw de voornaamste bron van PM10 is, maar dat wordt meteen ook genuanceerd: het gaat voor een groot deel over opgewaaid bodemstof, dat niet schadelijk zou zijn voor de volksgezondheid.



De daaropvolgende belangrijkste bronnen zijn transport en industrie, in die volgorde. Transport blijkt dus toch nog altijd de belangrijkste oorzaak te zijn van schadelijk PM10.

**De voorzitter:** Mevrouw De Vroe heeft het woord.

**Mevrouw Gwenny De Vroe:** Voorzitter, ik sluit me graag aan bij de vraagstellers en de interpellant. Minister, in de commissie hebben we het meermaals gehad over de fijnstofproblematiek. Vorig jaar nog heb ik u een vraag gesteld over de inbreukprocedure tegen België die de Europese Commissie heeft opgestart, omdat ons land niet zou voldoen aan de milieuwetgeving met betrekking tot de luchtkwaliteit. Ook heel recent hebben we het nog gehad over het meetpunt in Ruisbroek, dat naar Boom werd verplaatst. We hebben de fijnstofproblematiek hier grondig besproken.

Kort nadien zijn er dan de persmededelingen geweest over een geheim dieselrapport dat zou zijn getekend op een interministeriële conferentie op 31 maart, zoals de heer Sabbe ook al heeft aangehaald. Het is verbazingwekkend dat dit is gebeurd zonder enig overleg, in eerste instantie met de sector zelf, maar ook met de regering.

Minister, waarom hebt u geen overleg gepleegd met de sector? Bent u dat nog van plan? In welke mate wordt dit rapport gedragen door de Vlaamse Regering? Is de regering ondertussen op de hoogte van uw plannen? Ik vermoed dat ze dat ondertussen wel is, door de persmededelingen. Is daar ondertussen al verder grondig over gedebatteerd? Hoe staat de regering daartegenover? Kan het rapport worden overgemaakt aan de parlementsleden? Waarom blijft de regering steeds een fragmentarisch beleid voeren, in plaats van dat ze de volledige autofiscaliteit hervormt en vergroent, op een objectieve en wetenschappelijke basis? Hoe ver staat u ondertussen met de plannen in die richting?

**De voorzitter:** De heer Callens heeft het woord.

**De heer Karlos Callens:** Voorzitter, in naam van de landbouwers wil ik toch nog even iets kwijt. Iedereen vermeldt ammoniak en landbouw naast industrie en dieselmotoren in dezelfde zin. Ik heb in verschillende rapporten gelezen dat de ammoniakuitstoot een chemische reactie veroorzaakt die fijn stof creëert. Zoals de heer Sanctorum net heeft vermeld, blijkt uit de meeste wetenschappelijke studies echter dat de ammoniakuitstoot en het fijn stof dat hieruit volgt veel minder schadelijk zijn dan het fijn stof dat door dieselmotoren wordt uitgestoten. Ik wil hier toch even de nadruk op leggen.

De Europese Commissie dreigt met boetes omdat we niet genoeg aan het fijn stof doen. Is de Europese Commissie ervan op de hoogte dat het wegwerken van de ammoniakuitstoot de boetes zou kunnen beperken, maar minder aan de schadelijkheid voor de gezondheid zou doen? Is de Europese Commissie van dit verschil op de hoogte?

Minister, denkt u eraan de landbouw meer verplichtingen in verband met ammoniak op te leggen? De meeste nieuwe stallen en stallen die al een paar jaren oud zijn, zijn verplicht ernstige filters tegen de ammoniakuitstoot aan te brengen. Ik zou niet graag nieuwe maatregelen ten aanzien van de landbouw zien om Europese boetes te vermijden en tegelijkertijd meer schadelijke stoffen in de lucht toe te laten.

**De voorzitter:** Mevrouw Rombouts heeft het woord.

**Mevrouw Tinne Rombouts:** Voorzitter, ik wil me bij deze interpellatie en deze vraag om uitleg aansluiten. Ik had zelf ook een vraag om uitleg ingediend. Volgens het Reglement zijn vragen om uitleg echter niet ontvankelijk als op dat ogenblik al een interpellatie is gepland. Ik begrijp die argumentatie. Het feit dat veel mensen zich aansluiten, wijst op de gevoeligheid van de materie.

De Europese Commissie dreigt met boetes. Dit wekt een zekere onrust. Zijn we op een goede manier bezig? Moeten we het fijnstofbeleid eventueel bijsturen? We hebben hierover in het verleden al vaker gediscussieerd. Er zijn al heel wat studies uitgevoerd en beleidsmatige inspanningen geleverd. Het knelpunt is echter nog niet helemaal weggewerkt. We moeten

zien in welke mate we kunnen bijsturen, in welke mate we de Europese Commissie duidelijk kunnen maken dat we op de goede weg zitten en in welke mate we met onze maatregelen effectief resultaten bereiken.

Er is al heel wat studiewerk verricht. Na de publicatie eind 2009 van de Milieuverkenning 2030 zijn in 2010 in opdracht van het MIRA-team en in samenwerking met de VITO vervolgstudies over de luchtkwaliteit uitgevoerd. Uit dit tweede grootschalig onderzoek naar fijn stof in de lucht, dat in een nieuw rapport van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) is gepubliceerd, blijkt dat de grootste fractie van het fijn stof ten gevolge van een aantal chemische reacties ontstaat.

Ik zou graag een element uit deze studie naar voren schuiven. In de studie staat te lezen: “Ongeveer een kwart van de in Vlaanderen berekende fijnstofconcentratie, de totale massa, is afkomstig van menselijke bronnen binnen Vlaanderen. Circa de helft is afkomstig van andere Europese landen. Het resterende kwart is afkomstig van natuurlijke bronnen van emissies buiten Europa of kan niet eenduidig worden toegewezen aan Vlaamse of buitenlandse bronnen.”

Indien we de discussie willen voeren, lijkt dit me een zeer belangrijk vertrekpunt. Waar komt het fijn stof vandaan? Welke ingrepen moeten eventueel gebeuren? Ik ben ervan geschrokken dat ongeveer de helft uit andere Europese landen afkomstig is. Dit is natuurlijk een effect dat we zelf niet in de hand hebben. Zonder contacten met andere Europese landen kunnen we hier moeilijk op ingrijpen. Dit is een belangrijk element in de hele discussie.

Drie sectoren, met name industrie, transport en landbouw, zijn hier al verschillende malen aan bod gekomen. We moeten nagaan welke maatregelen we met betrekking tot die drie verschillende sectoren kunnen nemen. Ik wil echter een bemerking maken over de communicatie die hierover heeft plaatsgevonden.

Bepaalde vormen van fijn stof zijn gevaarlijker dan andere vormen. Ik vraag me af in welke mate dit binnen de Europese Commissie leeft. Wordt hierover gediscussieerd? Wordt dit feit erkend? Hoe springt de Europese Commissie hiermee om? Indien het ons echt om de gezondheid van de mensen te doen is, is het belangrijk dit element in rekening te brengen.

Minister, de Europese Commissie dreigt met eventuele veroordelingen en boetes. Hoe kijkt u tegen deze situatie aan? In eerste instantie schrikken we hiervan terug. Op welke wijze moeten we dit interpreteren? Hoe kijkt het beleid hiernaar? We moeten zeker rekening houden met bepaalde cijfergegevens. Het is belangrijk te weten waar alles vandaan komt. Bent u van mening dat eventueel verdergaande stappen moeten worden gezet? Moet het beleid worden bijgestuurd of kunnen we de reeds ingeslagen weg blijven volgen? Meent u de Europese Commissie hiervan te kunnen overtuigen?

Ik heb me enigszins geërgerd aan de manier waarop bepaalde sectoren die een bijdrage aan de verspreiding van fijn stof leveren, worden veroordeeld. De communicatie heeft steeds betrekking op drie sectoren. We weten dat de ene sector meer en de andere sector minder tot de oplossing van het probleem heeft bijgedragen. In de communicatie lijkt het echter gemakkelijker op de ene of de andere sector te schieten.

Ik weet niet op welke manier u naar het hele plaatje kijkt. De VITO heeft duidelijke uitspraken over de landbouw gedaan. De landbouw is een belangrijke oorzaak van fijn stof. Er wordt echter niet vermeld dat de emissie sinds 1990 al met 56 procent is teruggedrongen. Dat sommige vormen van fijn stof gevaarlijker zijn voor de gezondheid dan andere vormen van fijn stof, staat niet in datzelfde artikel te lezen. Hoe staat u tegenover de inspanningen die verschillende sectoren nu al op dit vlak leveren?

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Voorzitter, gedurende het eerste kwartaal van dit jaar zijn in Vlaanderen heel hoge fijnstofconcentraties gemeten. Het aantal overschrijdingen van de

Europese dagnorm, 50 microgram per kubieke meter, ligt hoger dan in dezelfde periode gedurende de afgelopen vijf jaar. De voorbije vijf jaar hebben we mooie resultaten geboekt. Nu kennen we weer een piek. Nu drie maanden zijn op verschillende plaatsen al meer overschrijdingen vastgesteld dan in 2010.

Dit is afhankelijk van verschillende factoren. Zoals de vraagstellers al hebben aangehaald, hebben de meteorologische omstandigheden hier de voorbije maanden een rol in gespeeld. Dit zal overigens niet verbeteren. Het is heel droog en stoffig. Ik verwacht geen betere resultaten.

Een extrapolatie van het aantal overschrijdingen in de eerste drie maanden naar heel het jaar is echter niet mogelijk. Er zijn altijd piekmomenten in de winter. Het aantal overschrijdingen tijdens de eerste drie maanden van een jaar kan niet eenvoudigweg met vier worden vermenigvuldigd. Indien we de gegevens van de voorbije jaren analyseren, blijkt dat we dit niet kunnen doortrekken.

IRCEL en de VMM hebben reeds over de oorzaken gecommuniceerd. De maand maart 2011 was zeer droog. Er was op verschillende dagen weinig wind. Ook in februari 2011 hebben we verschillende dagen met ongunstige weersomstandigheden gekend. Bovendien was de aangevoerde lucht op heel wat dagen van continentale oorsprong. Er is een groot verschil. Lucht die van over de zee komt, is minder vervuild. Met maritieme lucht halen we altijd betere resultaten.

Dat we de normen voor fijn stof in het algemeen niet halen, is een reden om bijkomende maatregelen te treffen. De recente metingen bevestigen dat we die normen nog niet halen. We moeten er rekening mee houden dat de meteorologische omstandigheden voor luchtverontreiniging ongunstig kunnen blijven.

Ik wil nog even opmerken dat het beleid tot een aanzienlijke verbetering van de situatie heeft geleid. De voorbije drie maanden hebben we de dagnorm een aantal keren overschreden. In vergelijking met vijftien tot twintig jaar geleden is de situatie echter enorm verbeterd. We zijn er echter nog niet. We zitten trouwens niet stil. Ik haal dit gewoon aan om aan te tonen dat de situatie niet dramatisch is verslechterd. Ten gevolge van de inspanningen die iedereen heeft geleverd, is de situatie de voorbije vijftien jaar substantieel verbeterd.

Het beleid van de Vlaamse overheid concentreert zich niet op een enkele sector. Het fijnstofactieplan omvat vijftig maatregelen. Iedereen levert inspanningen. De industrie, de mobiliteit en de landbouw komen hierbij aan bod. We kijken niet enkel in één richting. Dit levert resultaten op.

We respecteren de daggrenswaarde van 10 microgram per kubieke meter nog niet voor alle meetpunten. We moeten onze inspanningen voortzetten en bijkomende maatregelen nemen. De overheid moet alles stimuleren wat in het licht van een verdere reductie nuttig en haalbaar is.

Een nieuw onderzoek moet de lokaal beïnvloedende bronnen van de meetpunten weer in kaart brengen en de recentste situatie analyseren. Dit moet het mogelijk maken bijsturingen in het vergunningenbeleid en dergelijke door te voeren. Die studies, die in het verleden al zijn uitgevoerd, worden nu hernomen om de actuele toestand in kaart te brengen. De onderzoekers zoomen onder meer in op de gevoelige meetpunten in de zones van de haven van Antwerpen, de haven van Gent en Oostrozebeke.

Ondertussen worden de actieplannen voor de havens nog verder uitgewerkt en uitgediept. Dat staat zeker niet stil. Ik geef even een concreet voorbeeld. De Gentse haven wordt uitgebreid. Bepaalde gronden liggen braak. Die zandgronden brengen veel stof met zich mee. Een eenvoudige maatregel kan eruit bestaan de Gentse haven te verplichten die gronden in te zaaien zolang ze niet worden bebouwd. Dat is een voorbeeld van de manier waarop hier constant over wordt nagedacht.

Globaal genomen, draagt het verkeer weinig bij tot de massa aan fijn stof. De Vlaamse verkeersmaatregelen dragen dan ook weinig bij tot het bereiken van de luchtkwaliteitsdoelstellingen inzake fijn stof. Wat de gezondheid betreft, komt de roetfractie, weergegeven als elementair koolstof, echter op de voorgrond. Hierbij speelt het wegverkeer een zeer belangrijke rol. De stofdeeltjes die het schadelijkst voor de gezondheid zijn, zijn immers wel van roet afkomstig. Om de vermoedelijk gevaarlijkste fractie van het fijn stof, het dieselroet, terug te dringen, wordt dan ook verder de focus op verkeersmaatregelen gelegd.

Momenteel werken we een pakket verkeersmaatregelen uit om de roet- en stikstofdioxide-deeltjes, die in dominante mate door het verkeer worden beïnvloed, verder te reduceren. In dit pakket komen ook de lage-emissiezones aan bod.

Daarnaast heb ik, samen met de overige ministers van Leefmilieu, een gezamenlijke nota opgesteld. Het betreft hier absoluut geen geheime nota. Die nota is onderworpen aan de openbaarheid van bestuur. Bovendien is de inhoud al meegedeeld aan iedereen die hierom heeft gevraagd. De ministers van Leefmilieu hebben een aantal voorstellen opgesteld om federale maatregelen aan te passen. Dat is niet nieuw. We hebben dit goed voorbereid. Ik kom hier straks nog op terug.

Naast wegverkeer worden er ook verdere maatregelen uitgewerkt voor scheepvaart, landbouw, gebouwenverwarming en industrie. De focus voor het behalen van de fijnstofnorm ligt op de knelpuntzones die ik al heb opgesomd en op een reductie van voornamelijk ammoniak.

Mijnheer Callens, mevrouw Rombouts, het klopt dat de landbouw al veel inspanningen levert. Zeker bij het vergunnen van nieuwe stallen gelden strenge regels. We zoeken samen met de sector uit wat er mogelijke en haalbaar is voor de bestaande stallen. We hebben daarvoor een draagvlak nodig. We brengen dat in kaart om te zien hoe we dat kunnen aanpakken. De Boerenbond en het Algemeen Boerensyndicaat (ABS) zijn daarbij betrokken.

De Europese Commissie nam op 6 april de principiële beslissing om de lidstaat België te dagvaarden. Een effectieve en snelle uitvoering van deze beslissing is niet zeker. Maar gelet op het feit er voor de jaren 2009 en 2010 nog meetpunten in overschrijding zijn, is het niet uitgesloten dat de Commissie daadwerkelijk op relatief korte termijn het verzoekschrift toestuurt. Juridisch-technisch bekeken kan de zaak voor het Europees Hof enkel slaan op de jaren 2005-2008, omdat dit uitdrukkelijk in aanmerking werd genomen in het met redenen omkleed advies van juni 2010. Naar aanleiding van dat advies zijn heel wat argumenten naar voren gebracht waarom een veroordeling voor overschrijding niet als redelijk en deugdelijk kan worden beschouwd. Tijdens de administratieve procedure werden deze elementen ingebracht, maar de Commissie is er niet op ingegaan.

De Commissie is van oordeel dat het behalen van de grenswaarden een resultaatsverbintenis uitmaakt en dat enkel overmacht, dat beperkt moet worden opgevat, hiertegen kan worden ingebracht. Dat is zeer streng en lijkt voorbij te gaan aan de effectieve maatregelen van andere overheden. Puur juridisch gezien bepaalt de richtlijn Luchtkwaliteit dat een lidstaat in de fout gaat als een van de grenswaarden niet wordt gerespecteerd. Hoe streng en stipt de maatregelen van een land ook zijn, één enkele overschrijding van de grenswaarden is voldoende voor een dagvaarding.

Het Vlaamse Gewest argumenteert dat het de nodige maatregelen neemt en dat het daarmee handelt in lijn met de verplichtingen van de richtlijn. Na een eventuele veroordeling volgt een nieuwe dagvaarding waarbij de Commissie boetes en dwangsommen kan eisen.

Ik wil me niet verstoppen, maar we zijn absoluut niet het enige land in overtreding. Van de 27 lidstaten hebben er 20 geen uitstel gekregen voor de inwerkingtreding van de normen. Die zitten in dezelfde situatie als ons land. Al deze lidstaten zijn in overtreding en kunnen gedagvaard en veroordeeld worden. Eén lidstaat werd ondertussen veroordeeld, meer bepaald Slovenië, maar er werd nog geen boete bepaald. Cyprus, Spanje, Italië, Portugal en Zweden werden eveneens naar het Europees Hof verwezen. Nederland haalt de normen ook niet, maar

heeft wel uitstel gekregen. Het is niet zo dat Nederland zo'n fantastisch beleid voert, neen, ze hebben uitstel gekregen. Ondertussen halen ze de luchtkwaliteitsnormen in 2010 niet, zodat Nederland ook in overtreding is en een dagvaarding door de Commissie kan verwachten.

Met Noord-Rijnland-Westfalen hebben we regelmatig, ongeveer twee keer per jaar, contact. Dat is een structureel overleg. Er werd dit jaar al ervaring uitgewisseld rond de aanpak van fijn stof en NO<sub>2</sub>. Ze worstelen met dezelfde problematiek als wij. Het is ook een geïndustrialiseerde regio met veel mobiliteit. Ook werd er afgesproken om samen met een aantal regio's die dezelfde historische achtergrond hebben, gezamenlijk de Europese Commissie te informeren waarom we de normen moeilijk kunnen halen. Het is niet evident om alle maatregelen te nemen en dat ze dan ook nog direct effect hebben.

Het voorstel dat werd uitgewerkt rond de hervorming van de BIV bevat twee termen. De eerste term is in functie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de tweede term is functie van de Euronorm. De CO<sub>2</sub>-term is zo geconcipieerd dat hoe minder brandstof de wagen verbruikt en hoe lager bijgevolg de CO<sub>2</sub>-uitstoot is, des te lager de BIV zal zijn. Voor de lucht-term geldt: hoe lager de Euronorm, des te hoger de BIV. Er is daarbij rekening gehouden met sociale correcties en een overgangperiode, zeker voor de tweedehandsmarkt.

De verwijzing, mevrouw Van den Eynde, naar een geheim dieselrapport klopt niet. Het gaat over een officiële openbare nota die werd besproken tijdens de IMC van 31 maart. Om een oplossing te vinden voor de verwachte overschrijding van het NO<sub>x</sub>-plafond voor de mobiele bronnen gaven de vier betrokken ministers van Leefmilieu in oktober 2010 de opdracht om een ad-hocgroep op te richten. De ambtelijke werkgroep moest de gewestelijke en federale maatregelen analyseren en identificeren die nodig zijn voor het behalen van de nationale emissieplafonds, die gesteld worden in de NEC-richtlijn (national emission ceilings). Tijdens de IMC van 31 maart werd een nota goedgekeurd die door deze werkgroep was voorbereid. De nota legt de focus op mogelijke maatregelen om de NO<sub>x</sub>-uitstoot terug te dringen. De nota bevat voorstellen om de federale maatregelen die de aankoop van dieselwagens bevorderen, bij te stellen. Het gaat dus niet over goedgekeurde maatregelen, wel over voorstellen.

Ik geef u wat meer toelichting. De NEC-richtlijn legt de EU-lidstaten specifieke emissieplafonds op om de uitstoot van verzurende en luchtverontreinigende stoffen waaronder NO<sub>x</sub> te beperken. Het behalen van het NO<sub>x</sub>-plafond vormt in dat kader een probleem voor België. Dat is hier vroeger al door u aangehaald. In België is het totale plafond voor de stationaire bronnen verdeeld tussen de gewesten. Voor de mobiele bronnen – en dan gaat het over transport – werd het plafond niet verdeeld. Het NO<sub>x</sub>-plafond voor de stationaire bronnen wordt gehaald, maar het NO<sub>x</sub>-plafond voor de mobiele bronnen wordt ruimschoots overschreden.

Voornaamste oorzaak hiervan is dat de NO<sub>x</sub>-uitstoot van dieselveertuigen in de praktijk hoger is dan verwacht werd op basis van de emissienormen vastgelegd in de opeenvolgende Euro-normen. De uitstoot van NO<sub>x</sub> voor benzine wagens is veel lager dan voor dieselwagens – de invoering van de driewegkatalysator heeft hier een belangrijke rol in gespeeld. Het probleem van de hoger dan verwachte NO<sub>x</sub>-emissies wordt in België versterkt door het hoog aandeel dieselwagens. Bijna 80 procent van de nieuwe wagens zijn dieselwagens.

De focus van de gezamenlijke nota van de vier ministers van Leefmilieu ligt op een vermindering van de NO<sub>x</sub>-emissies door verkeer, niet op de fijnstofuitstoot zoals verkeerdelijk werd vermeld door de media. Dat ligt niet aan ons, we hebben daar niet over gecommuniceerd. De nota bevat een reeks voorstellen om de federale maatregelen die de aankoop van diesel bevorderen, bij te stellen. Deze nota zal nu worden voorgelegd aan de drie gewestregeringen en na goedkeuring worden overgemaakt aan de Federale Regering.

De federale overheid is bevoegd om een beslissing te nemen over deze voorstellen. Hoe de maatregelen zullen worden geïmplementeerd, hangt dus volledig af van de beslissingen die de Federale Regering zal nemen.

De nota zal worden voorgelegd aan elke gewestregering. Na goedkeuring door die regeringen zal de nota worden overgemaakt aan de eerste minister. De implementatie zal afhangen van de Federale Regering.

Mijnheer Sanctorum, er is een experiment met de milieuzones opgenomen in het fijnstofactieplan van de haven van Antwerpen. In het kader van de nota die we voorbereiden, is dit meegenomen.

We hebben een fijnstofactieplan, dat vijftig acties bevat. Iedereen, elke sector die bijdraagt aan het fijn stof, krijgt acties opgelegd. Dat geldt ook voor de landbouw. Als er nieuwe stallen worden vergund, zijn de normen voor de uitstoot van ammoniak zeer streng. Ik heb er al naar verwezen, we kijken nog wat we kunnen doen met de bestaande situatie.

Voor de industrie wil ik er nog eens op wijzen dat we de VLAREM-reglementering inzake uitstoot strenger hebben gemaakt. Als we nieuwe milieuvergunningen afleveren, zijn die veel strenger zodat we bijkomende inspanningen blijven doen.

Het rapport gaat niet alleen over verkeer, maar ook over alle maatregelen, ook over de isolatie van gebouwen, minder energieverbruik enzovoort. We blijven niet bij de pakken zitten. We sturen voortdurend bij naargelang we bijkomende informatie krijgen. We bekijken opnieuw de knelpunten, de zones waar er overschrijdingen zijn. We zoeken naar de lokale problemen en sturen de acties bij. We blijven dat op de voet opvolgen. We hopen op die manier blijvende aandacht en investeringen te stimuleren. Het is een gedeelde verantwoordelijkheid tussen overheid, actoren en burgers. We moeten proberen de normen te halen. Wie beweert dat dat in een, twee, drie kan, heeft het mis. Mirakeloplossingen zijn er spijtig genoeg niet. We zoeken naar echte oplossingen en proberen die goed uit te werken.

**De voorzitter:** De heer Sabbe heeft het woord.

**De heer Ivan Sabbe:** Ik dank u voor uw antwoord, minister. Ik had graag nog wat verduidelijking gekregen. U zegt dat de IMC heeft geresulteerd in dat voorstel. Dat moet nu nog een lange weg afleggen. Eerst moeten alle gewestregeringen het beoordelen en dan de Federale Regering. Waarschijnlijk gaan we nog rapper een nieuwe regering hebben dan dat dit voorstel goedgekeurd geraakt, als ik het goed begrijp.

Wanneer gaat u het voorstel voorleggen aan uw collega's? Is dat volgende maand? Binnen twee maanden? Dat is de eerste stap.

Ik wil u vragen om het element van de bedrijfswagens niet op te nemen als u het voorstel voorlegt aan uw Vlaamse collega's. Ik wil u vragen om ervoor te zorgen dat Vlaanderen dat niet steunt. Na Zweden gaan wij gebukt onder de hoogste sociale lasten op arbeid. De bedrijfswagen trekt werknemers nog enigszins aan. Zo houden we hen in eigen streek en eigen land. Als we de fiscaliteit op bedrijfswagens ook nog eens gaan aanpakken natuurlijk, hebben we er nog een handicap bij. De lasten op een bedrijfswagen zijn al zwaar, maar nog net haalbaar. Het is nog altijd iets minder duur dan de 34 procent sociale lasten op arbeid. De bedrijfsheffing is bij een gemiddeld loon ook al 15 à 20 procent hoger dan in bijvoorbeeld Frankrijk. Wat is uw standpunt hierover? Bent u bereid dat punt uit die aanbevelingen te halen?

U bevestigt dat u de accijnzen op benzine wilt terugbrengen tot het niveau van diesel. Als dat in Vlaanderen goedgekeurd is, kunt u er dan voor zorgen dat dat bij de federale overheid niet blijft liggen? We moeten daar snel verder mee kunnen.

U wilt de verkeersfiscaliteit variabel maken. Ik kan u daarin bijtreden. U haalt twee criteria aan: de CO<sub>2</sub> en de Euronorm. Daar zit alles in verweven. Ik heb toch een negatieve feedback gelezen over Europa. Europa wil alle CO<sub>2</sub>-uitstoot, behalve biobrandstof, over dezelfde kam scheren. Dat is totaal verkeerd. Aardgas heeft geen uitstoot van roet of fijn stof. Het heeft een veel lagere NO<sub>x</sub>-uitstoot. Europa wil wel biodiesel promoten, maar dat is geen goed product. De normale landbouwgewassen en in de ontwikkelingslanden zelfs het tropisch woud moeten

wijken voor het zaaien van koolzaad en dergelijke om biobrandstof te kunnen maken. Dat lijkt me geen goede keuze. We zien dat in Brazilië, daar rijden de vele wagens op de bioethanol. We moeten onze invloed toch aanwenden om dat te verhelpen of bij te sturen.

Minister, bepaalde leden hebben het gehad over heel de regeling met betrekking tot de zonnepanelen. U hebt daar niet rechtstreeks iets mee te maken, maar dat maakt deel uit van de beleidslogica. Vlaanderen kan een bepaalde vorm van alternatieve energie willen promoten. Dat kan ook van toepassing zijn op wagens. Stel dat de overheid ter zake iets wil doen, in het kader van onderzoek en ontwikkeling, of omdat ze een consumptieverschuiving wil bewerkstelligen. Als ze de kosten van die inspanningen bij een privéonderneming legt, krijgt ze dat natuurlijk als een boemerang in het gezicht. Daarom heeft het beleid met betrekking tot zonnepanelen gefaald. Men heeft eerst overdreven. Men heeft de rekening doorgeschoven naar een derde partij. Dan komt die terug en is dit z gezegd allemaal verkeerd geweest.

Vlaanderen moet dus consequent zijn. Nu dit systeem opnieuw kan worden bekeken, is het van belang van in het begin juiste keuzes te maken, duurzame keuzes volgens de diverse criteria die u hebt aangehaald. Dat is noodzakelijk. U stelt dat dit in overleg met anderen, met de andere regeringen moet gebeuren. Ik hoop dat dit geen commissie van ongedane zaken wordt en er over twee à drie jaar nog steeds niets concreets is gebeurd. We hebben dat al gezien op een aantal andere vlakken: als Europa beslist over te gaan tot dagvaarding en er over twee jaar geen concrete verbeteringen zijn, dan zullen we toch het kind van de rekening zijn.

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Voorzitter, minister, het is duidelijk dat Vlaanderen blijft worstelen met Europa als het gaat over de fijnstofproblematiek. Het Belgische voorzitterschap had misschien wat mogelijkheden kunnen bieden en deuren kunnen openen. De problematiek mag immers niet lukraak per land worden aangepakt. Luchtverontreiniging stopt nu eenmaal niet aan de landsgrenzen. Europa benadert die problematiek verkeerd. Misschien moeten we allemaal onze eigen Europese parlementsleden eens aanmoedigen om deze problematiek en de manier waarop Europa die benadert, ter sprake te brengen in het Europees Parlement. Ik hoor dat twintig landen de Europese fijnstofnorm niet halen. Dan lijkt het me dat er iets mis is met de Europese reglementering.

Minister, wat het dieselrapport betreft, ik begrijp dat u als minister van Leefmilieu extra inspanningen moet leveren, met de problematiek van het fijn stof in het achterhoofd. Toch blijf ik de manier waarop over het dieselrapport is gecommuniceerd, onaanvaardbaar vinden. Dat heb ik voldoende uitgelegd in mijn interpellatie. U stelt dat dit geen geheim rapport is, maar dan vraag ik me af waarom er totaal geen overleg is geweest met de mobiliteitsorganisaties. Waarom werden zij niet betrokken bij de totstandkoming van dat rapport? Zij hebben toch enorm veel ervaring ter zake. Als dit geen geheim rapport is, waarom werd het dan ook niet aan die organisaties overgemaakt? Dat had uw rapport misschien wel kunnen versterken.

U hebt ondertussen een aantal maatregelen toegelicht, maar wij als parlementsleden blijven toch ook wel enigszins in de kou staan. Ik begrijp dat u dit eerst wilt voorleggen aan de regering, maar ondertussen is het rapport toch al meer dan een maand oud. De manier waarop dit is gebeurd, stelt alles enigszins in een negatief daglicht. Dat betreur ik.

Minister, u weet dat er vandaag nog een voorstel van resolutie op de agenda staat van onze fractie, over de schrootpremie. Ik hoop dan ook dat u straks zult luisteren naar onze oplossingen ter zake.

**De voorzitter:** De heer Sanctorum heeft het woord.

**De heer Hermes Sanctorum:** Minister, misschien is het nuttig dat u die intergewestelijke nota eens verspreidt onder de leden van de commissie. U stelt dit te zullen voorleggen aan uw collega's in de Vlaamse Regering. Dat lijkt me logisch, maar wat is de timing daarvan? Ik

zou daar graag nog iets meer over willen weten, want uiteindelijk is het toch al een maand geleden en blijktbaar is dit nog niet op de regeringstafel beland. Misschien zijn daar goede redenen voor, maar ik zou toch graag wat meer willen weten over die timing.

Ik was daarnet even afgeleid. Ik weet dus niet of u iets meer hebt gezegd over de evolutie met betrekking tot PM2,5. Ik zou echt graag willen weten wat de voorlopige resultaten zijn met betrekking tot PM2,5.

Ik ben blij dat die lage-emissiezones mee zijn opgenomen in het pakket aan fijnstofmaatregelen. Het moet me echter van het hart: de speeltijd is echt voorbij. Wat houdt dat pakket aan fijnstofmaatregelen precies in? Wat zal er verder mee gebeuren? Wanneer zal dat resultaat opleveren? Ik vind het immers al te gemakkelijk te zeggen dat u daar nu rekening mee houdt. Een mooi voorbeeld is dat van de belasting op de inverkeerstelling. Eigenlijk moest dit al begin van dit jaar van kracht zijn, maar we hebben nog altijd geen ontwerp gezien. Ik wil dus echt graag weten wat er nu exact zal gebeuren en wanneer.

**De voorzitter:** Mevrouw Rombouts heeft het woord.

**Mevrouw Tinne Rombouts:** Minister, ook ik dank u voor uw antwoord. Ik heb er daarnet op gewezen dat externe invloeden toch ook wel degelijk van groot belang zijn als het gaat over de normen die hier moeten worden gehaald. Dat bemoeilijkt de zaken toch wel. Mevrouw Van den Eynde stelt dat de discussie maar eens moet worden aangegaan op Europees niveau, maar de ervaring die ik ondertussen heb opgegaan, leert me dat dit niet evident is. De wijze waarop Europa daarmee omgaat, baart me dus wat zorgen. Daarom had ik gevraagd of die Europese discussie daadwerkelijk daarover gaat en of u enige kans ziet om dat daar aan te kaarten, of u enige bereidheid ziet ter zake. Ik kan dat alleen maar aanmoedigen. De kansen moeten maximaal worden benut. Er zijn de verschillen in kwaliteit als het gaat over fijn stof, maar er zijn ook de verschillen qua externe invloeden. Wordt bijvoorbeeld de externe invloed van buurlanden beschouwd als overmacht of niet? Dat weet ik niet. Als Europa geen dwingende maatregelen kan opleggen en het wordt anderzijds ook niet beschouwd als een overmachtsituatie, waar staat u dan als beleidsmaker? Dan ontnemt men u een aantal instrumenten.

U bent ook even ingegaan op de inspanningen die de landbouwsector al heeft gedaan en vandaag ook doet. Er was de vraag wat er eventueel kan gebeuren met betrekking tot bestaande stallen. Ik wil ter zake een zorg uiten. Ik weet dat er bij de procedure van het aanvragen van vergunningen systematisch wordt gekeken naar de toestand van de bestaande stallen. Men moet een en ander heel goed afwegen. Als een bedrijf een uitbreiding of een vernieuwing plant, dan wordt dat natuurlijk ook opgenomen in een bedrijfsplan, om die vernieuwing of uitbreiding haalbaar te houden. Als alles in één keer wordt opgelegd, als alle stallen en dergelijke moeten worden vernieuwd en daar zwaar in moet worden geïnvesteerd, bestaat het risico dat de uitbreiding of vernieuwing niet meer rendabel is. Dan zal er niets meer gebeuren. Dan is er wel geen uitbreiding of vernieuwing van een bedrijf gebeurd, maar dan is er net zo goed niets gedaan aan de bestaande stallen. Het stemt me positief dat u stelt te zullen overleggen met de sector, om te bekijken wat de mogelijkheden zijn, om te bekijken op welke wijze men er nog op een haalbare manier voort kan investeren. Dat vind ik heel belangrijk.

De heer Sanctorum heeft het gehad over de lage-emissiezones. Als ik al hoor welke invloed Vlaanderen van de buurlanden ondervindt, dan ben ik wat bezorgd over nog kleinere zones. Ik vraag me af of we ter zake vooruitgang kunnen boeken. Ik weet dat ter zake projecten lopen in buurlanden. Dat benieuwt me. Misschien zal ik op een andere manier aan onderzoeken ter zake kunnen komen. Als die zone nog kleiner wordt gemaakt dan Vlaanderen, zal dat ook echt een grote bijdrage kunnen leveren aan het halen van de normen? Daarover maak ik me zorgen. (*Opmerkingen van de heer Hermes Sanctorum*)



**De heer Bart Martens:** Mevrouw Rombouts, die studies bestaan. Het punt is dat net in stedelijk gebied de meeste schadelijke fijnstofconcentraties het langst blijven hangen. Dat is het 'street canyon'-effect. Net in die stedelijke gebieden wordt de bevolking het meest blootgesteld aan die meest schadelijke fijnstofdeeltjes. Dat is dus deels te verhelpen door het instellen van lage-emissiezones. Nederland en Duitsland hebben dat al gedaan, en mijns inziens positief. Dat is natuurlijk een beleidsinstrument dat onder meer ook sociale implicaties heeft. We mogen daar niet lichtzinnig mee omspringen. Het kan echter een positieve bijdrage leveren aan het verminderen van de blootstelling aan precies die meer schadelijke stofdeeltjes. Dat lijkt me buiten kijf te staan. Trouwens, ook de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek heeft daar onderzoek naar gedaan, in opdracht van de stad Antwerpen. Minister, als ik het goed begrijp, zal er deze week nog worden overlegd om te bekijken hoe dat voort kan worden geconcretiseerd. Dat levert wel degelijk een positieve bijdrage.

Wat ammoniak betreft, lijkt het me goed dat we, in het kader van de evaluatie die we tegen begin volgend jaar moeten maken van het nieuwe Mestactieplan en Mestdecreet, ook eens de impact op de fijnstofproblematiek in kaart brengen. Morgen ligt een voorstel van decreet voor in de plenaire vergadering tot wijziging van het Mestdecreet. Dat versmalt de milieugebruiksruimte verder. Er zal dus een extra mestoverschot ontstaan. We moeten nagaan hoe we dat het best zullen oplossen, op een manier die tegelijk ook een positieve impact kan hebben op de ammoniakuitstoot en dus ook op de productie van fijn stof. Het klopt natuurlijk dat dergelijke vormen van fijn stof minder schadelijk zijn dan andere, maar goed, ze tellen net zo goed mee bij het halen van onze PM10-normen. Europa maakt – misschien jammer genoeg – geen onderscheid naargelang het soort fijn stof.

Ook andere sectoren zijn beleidsplannen aan het ontwikkelen. We zouden moeten bekijken in welke mate die beleidsplannen in positieve of negatieve zin een invloed hebben op onze fijnstofvervuiling. Denken we maar aan onze hernieuwbare energie: als we overmatig gebruik zouden maken van de zeer kleinschalige, decentrale inzet van biomassa, dan kan dat ook een negatieve impact hebben op de fijnstofconcentraties. Ook daarvoor moet er oog zijn. Het beleid dat wordt ontwikkeld op andere beleidsterreinen, kan nobel zijn om de beleidsdoelstellingen te realiseren die men in andere beleidsdomeinen voor ogen heeft, maar kan een negatieve impact hebben op het beleid ten aanzien van fijn stof. Dat moeten we te allen prijze vermijden.

**De heer Ivan Sabbe:** Minister, u hebt gezegd dat alles veel verbeterd is. In mijn aanhef heb ik echter net aangetoond dat 2011 veel slechter is dan 2010. U kunt dus bezwaarlijk beweren dat dit alles veel beter is. U kunt wel tegenwerpen dat het droog is, u kunt wijzen op het weer en dergelijke, maar na vier maanden liggen de waarden al 30 procent hoger dan de totaalwaarde van vorig jaar. We kunnen dus niet spreken van een aanzienlijke verbetering, maar misschien veeleer van gelukstreffers in het verleden.

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Mijnheer Sabbe, dat laatste klopt niet. Als we die vijftien jaar in kaart brengen, zien we een enorme daling. Het hangt er natuurlijk van af wat we meten en hoeveel we meten, maar we weten zeker dat de trend ter zake heel positief is. Het is absoluut niet zo dat dit slechter is geworden.

Wat de nota van IRCEL betreft, het is de bedoeling die nog voor het zomerreces aan de regering voor leggen. Dat heeft wat tijd nodig. Het gaat immers over een lijst, niet over beslissingen. Een ambtelijke werkgroep heeft een lijst gemaakt van alle maatregelen die een invloed hebben op het koopgedrag en het gebruik met betrekking tot wagens. Die lijst was slechts in één taal opgesteld, namelijk in het Frans. Die moest nog worden vertaald en ook worden goedgekeurd door alle actoren die betrokken zijn bij IRCEL. Die officiële schriftelijke neerslag in de beide talen is nog maar pas door iedereen goedgekeurd. We kunnen bezwaarlijk een tekst die nog niet officieel is goedgekeurd, voorleggen aan de eigen

regering. Pas dan kan er een brief worden gericht aan de Federale Regering.

Ik zal dit dus nog voor het zomerreces voorleggen aan de regering. Het is de bedoeling dat dan over te maken aan de Federale Regering. Mijnheer Sabbe, het is sowieso de Federale Regering die de beslissingen moet nemen. Dat zal dus pas gebeuren als er een nieuwe Federale Regering is.

Ik wil een misverstand uit de wereld helpen. De heer Martens heeft het terecht aangehaald: die lage-emissiezones hebben een effect in de rechtstreekse omgeving. Dat is enigszins te vergelijken met het smogalarm: dan verlagen we de snelheid op de autosnelwegen van 120 tot 90 kilometer per uur. Dan merken we een verbetering voor mensen die in de nabijheid van die autosnelweg wonen, maar de algemene luchtkwaliteit zal niet verbeteren. Mijnheer Sanctorum, met lage-emissiezones zullen we nooit de totale fijnstofproblematiek in Vlaanderen kunnen oplossen. Die zones zullen veel beter zijn voor mensen die in een bepaalde zone in een stad wonen en nu eventueel schadelijke gevolgen kunnen ondervinden. Daarom werken we daaraan. Met die zones zullen we echter nooit de totale fijnstofconcentraties en -overschrijdingen kunnen reduceren.

Wat Noord-Rijn-Westfalen betreft, wil ik erop wijzen dat ze daar lage-emissiezones hebben en dat ze nog meer problemen dan wij hebben om de normen te respecteren. Die maatregelen hebben geen effect op de totale uitstoot van fijn stof. Dit betekent niet dat we die maatregelen niet zullen doorvoeren. We zullen dat doen. Daarmee zullen we de fijnstofproblematiek echter niet oplossen. Dit zal er enkel toe leiden dat minder mensen de directe gevolgen op de volksgezondheid zullen ondervinden.

We werken aan een Europees beleid. We hebben dit punt tijdens het Belgisch voorzitterschap op de agenda geplaatst. We hebben het toen gehad over betere instrumenten voor het leefmilieubeleid. Het is belangrijk te weten dat de Europese Commissie volgend jaar zelf een doorlichting van alle milieumaatregelen plant. Het is de bedoeling na te gaan of we de doelstellingen halen en of we de juiste instrumenten inzetten.

Tijdens mijn laatste interventie op de Europese Raad Leefmilieu heb ik erop gewezen dat we eens moeten nadenken over de manier waarop we met maatregelen ten aanzien van fijn stof omgaan. De situatie is in feite niet normaal, want twintig lidstaten van de EU halen de normen niet. We moeten nagaan hoe we hiermee omgaan. Ik heb er niet voor gepleit de normen te versoepelen. We moeten objectief onderzoeken hoe we hiermee omgaan. Dit punt wordt op de agenda geplaatst.

**De heer Ivan Sabbe:** Hoe zit het met de timing?

**Minister Joke Schauvliege:** Ik heb al driemaal gezegd dat ik hier voor de zomer mee naar de Vlaamse Regering zal stappen.

**De heer Ivan Sabbe:** Waarom spreekt de Vlaamse Regering altijd over jaargetijden en nooit over concrete data?

**Minister Joke Schauvliege:** Dat zal voor 22 juli 2011 gebeuren. Is dat concreter?

**De heer Ivan Sabbe:** De Vlaamse Regering zou de andere regeringen in dit land het goede voorbeeld kunnen geven. Zodra de Vlaamse Regering beslissingen heeft genomen, ligt de bal in hun kamp.

**Minister Joke Schauvliege:** Mijnheer Sabbe, aangezien u even aan het bellen was, hebt u me waarschijnlijk niet goed gehoord. We beschikken nog maar sinds vrijdag of maandag over een officieel goedgekeurde tekst. Er was nog geen vertaling. De tekst moest nog door IRCEL worden goedgekeurd. Nu we over een officiële tekst beschikken, kunnen we hier verder mee aan de slag.

**De voorzitter:** De heer Sanctorum had nog een vraag gesteld over de evolutie van 2,5 microgram per kubieke meter.

**Minister Joke Schauvliege:** We hebben in dit verband een planning opgesteld. Dit is in het fijnstofactieplan opgenomen. Het is de bedoeling die normen tegen 2015 te halen. Volgens mijn adviseur zullen we die doelstelling halen. Ik zal dit nog eens laten nakijken.

**De voorzitter:** Ik veronderstel niet dat het een probleem is de tekst aan de leden van deze commissie te bezorgen. (*Opmerkingen*)

**De heer Ivan Sabbe:** Vervolgens heb ik nog een vraag over het standpunt met betrekking tot gas. De Europese Commissie scheert gas over dezelfde kam als alle andere brandstoffen.

**De voorzitter:** Ik wil er, voor alle duidelijkheid, even op wijzen dat het hier een voorstel van de Europese commissaris betreft. Dit voorstel past in het beleid ten aanzien van de accijnzen en in het kader van de zogenaamde Monti-richtlijn, die de minimale accijnzen voor de verschillende energiedragers regelt. Volgens mij is de minister hier nog niet door gevat.

**Minister Joke Schauvliege:** Ik wil er nog op wijzen dat de BIV rekening houdt met de uitstoot van auto's die op aardgas rijden. Dit is misschien goed om weten.

**De heer Ivan Sabbe:** Dit zou een manier kunnen vormen om te compenseren dat de Europese Commissie dit allemaal over dezelfde kam scheert.

**De voorzitter:** Tot slot geef ik nog het woord aan de vraagsteller en aan de interpellant voor hun slotopmerkingen.

De heer Sabbe heeft het woord.

**De heer Ivan Sabbe:** Eigenlijk is het meeste al gezegd. Ik wil de minister danken voor haar antwoord. Tegelijkertijd wil ik haar oproepen om ervoor te zorgen dat dit niet allemaal dode letter blijft. De Vlaamse overheid moet hier haar schouders onder zetten en op het vlak van de milieuproblematiek in het algemeen en van het fijn stof in het bijzonder de drijvende kracht vormen. De positieve maatregelen moeten zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Dit heeft niet enkel betrekking op het Vlaams bestuursniveau. Indien het om federale bevoegdheden gaat, moet de Vlaamse overheid bij de federale overheid de nodige kracht zetten om alles omgezet te krijgen. Bovendien moet dit gebeuren binnen een tijdsspanne die voor iedereen haalbaar en realistisch is.

Ik heb nog een bedenking met betrekking tot de bedrijfswagens. De maatregelen die bedrijfswagens fiscaal nog meer benadelen, kunnen we beter achterwege laten. Minister-president Peeters doet al het mogelijke om de Vlaamse economie te transformeren en de nodige kracht te geven. Over de manier waarop hij dit aanpakt, verschillen we van mening, maar hij levert in elk geval een poging. Indien we nieuwe fiscaliteit creëren om de bedrijfswagens aan te pakken, dreigen we het kind met het badwater weg te gieten.

Het is een taak van de overheid de mensen op hun werk te krijgen. Voor het centrum van Brussel biedt het openbaar vervoer vanuit vele steden een alternatief. Zolang er geen expresnet is rond de hoofdstad en rond andere steden waar de vele bedrijventerreinen en kantoorparken zijn gelegen en zolang deze bedrijven en kantoren niet op een acceptabele wijze met het openbaar vervoer kunnen worden bereikt, kan de Vlaamse overheid het vergeten de mobiliteit voor bedrijfsactiviteiten door middel van het openbaar vervoer te verhogen.

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Ik vraag me af of die geheime nota, zoals ik ze nog even noem, ook nog in dit halfroond zal worden besproken. Zullen we nog over een aantal voorstellen kunnen debatteren? Straks zullen we hier een voorstel van resolutie over de schrootpremie bespreken. Ik zou de minister willen verzoeken eens ernstig na te denken over de perspectieven die door dit voorstel van resolutie worden geboden.

Op welke manier zullen we hier verder mee omgaan? De minister stapt met de nota naar de Vlaamse Regering. Wanneer zullen de mobiliteitsorganisaties hierbij worden betrokken? Zij voelen zich nu ook opzijgeschoven.

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Zoals ik daarnet heb verklaard, is die nota door IRCEL besproken. Eigenlijk gaat het om een lijst van maatregelen die moeten worden genomen. De meeste maatregelen zijn federale maatregelen die in de praktijk moeten worden gebracht.

Ik zal met de nota naar de Vlaamse Regering stappen. Die lijst zal daar aan bod komen. Het spreekt voor zich dat we over die nota ook overleg met de organisaties en de betrokken actoren uit het middenveld plegen. Zodra de Vlaamse Regering ze heeft besproken, ben ik bereid de nota naar het Vlaams Parlement te brengen en hier te bespreken.

#### **Met redenen omklede motie**

**De voorzitter:** Door mevrouw Van den Eynde werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

■