

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2005-2006

26 juni 2006

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heer Rudi Daems, mevrouw Vera Dua en de heren Jos Stassen, Jef Tavernier en Eloi Glorieux –

betreffende instelling van noodmaatregelen ter bestrijding van de luchtvervuiling in Vlaanderen, in het bijzonder door fijn stof en ozon

VERSLAG

**namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
uitgebracht door mevrouw Joke Schauvliege en de heer Karlos Callens**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Patrick Lachaert.

Vaste leden:

de heer Pieter Huybrechts, mevrouw Katleen Martens, de heer Stefaan Sintobin, mevrouw Marleen Van den Eynde, de heer Frans Wymeersch;

mevrouw Hilde Crevits, de heer Erik Matthijs, de dames Tinne Rombouts, Joke Schauvliege;

de heer Karlos Callens, mevrouw Stern Demeulenaere, de heer Patrick Lachaert;

de heren Jos Bex, Bart Martens, André Van Nieuwkerke.

Plaatsvervangers:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Felix Strackx, Wim Van Dijck, mevrouw Gerda Van Steenberge, de heer John Vrancken;

de heer Jos De Meyer, mevrouw Trees Merckx-Van Goeij, de heren Frans Peeters, Jan Verfaillie;

de heer Jean-Marie Dedecker, mevrouw Dominique Guns, de heer Paul Wille;

de heren Herman Lauwers, Jacky Maes, Ludo Sannen.

Toegevoegde leden:

de heer Rudi Daems;

de heer Mark Demesmaeker.

Zie:

858 (2005-2006)

– Nr. 1: Voorstel van resolutie

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed behandelde op 15 en 22 juni 2006 het voorstel van resolutie van de heer Rudi Daems, mevrouw Vera Dua en de heren Jos Stassen, Jef Tavernier en Eloi Glorieux betreffende instelling van noodmaatregelen ter bestrijding van de luchtvervuiling in Vlaanderen, in het bijzonder door fijn stof en ozon.

De plenaire vergadering van het Vlaams Parlement stemde op 24 mei 2006 in met de behandeling bij voorrang in commissie van dit voorstel van resolutie.

I. TOELICHTING

De heer *Rudi Daems* verwijst naar zijn actuele vraag over het actieplan luchtvervuiling en de nood aan structurele maatregelen met betrekking tot het verkeer en het openbaar vervoer, die behandeld werd in de plenaire vergadering van 24 mei 2006. De vraag was onder meer een reactie op tijdelijke snelheidsbeperkingen die door de Vlaamse Regering werden aangekondigd en die gelden op grote autowegen dichtbij stedelijke kernen wanneer de daggrenswaarde voor fijn stof twee opeenvolgende dagen wordt overschreden.

Groen! steunt de beleidskeuze om snelheidsbeperkende maatregelen op te leggen, maar vindt dat die niet mogen beperkt blijven tot de dagen waarop de daggrenswaarde voor fijn stof wordt overschreden. Een eerste reden is de band met ozonverontreiniging. Enkel aangehouden periodes van lagere snelheid zullen ook een milderend effect hebben op ozonpieken in de zomer, in tegenstelling tot tijdelijke snelheidsbeperkingen, die op zich zelfs de oorzaak kunnen zijn van verhogingen van het ozongehalte in de lucht.

Een tweede reden is dat Groen! deze maatregelen te weinig structureel vindt voor een dergelijke ernstige situatie. Het is geweten dat het aantal mensen dat kampt met ademhalingsproblemen en aandoeningen aan de luchtwegen stijgt en het is aangetoond dat dit drastische gevolgen heeft voor het aantal vroegtijdige overlijdens.

De eerste helft van 2006 werden al meer overschrijdingen van de Europese norm voor fijn stof vastgesteld dan in het hele jaar 2005. Het lid verwijst naar

de bijlage bij het voorstel van resolutie met de meetresultaten voor fijn stof tot op de dag van de indiening van het voorstel. De jaarnorm van maximaal 35 piekdagen werd in 2006 al in 13 van de 32 Vlaamse meetposten overschreden. In gemeenten zoals Evergem, Zwijndrecht, Vilvoorde, Zwevegem en Aarschot waren de overschrijdingen talrijk. De laatste dagen (medio juni 2006) vormen de eerste ozonpieken een bijkomend probleem. Op 10 van de 38 plaatsen werd een overschrijding van de norm vastgesteld, waarbij 9 van de 10 plaatsen in het Vlaamse Gewest liggen. De alarmdrempel van 240 µg per kubieke meter werd in Schoten en Borgerhout overschreden.

De combinatie van de meetresultaten van fijn stof met de recente ozonpieken verantwoorden volgens de indieners de dringende behandeling van het voorstel van resolutie. De heer Daems doet een oproep om het voorstel te steunen en dus te pleiten voor echte structurele maatregelen inzake luchtverontreiniging.

De heer Daems licht enkele punten van de resolutie toe. De Vlaamse Regering wordt verzocht noodmaatregelen vast te leggen zoals voorzien in Vlarem II (besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne).

Er wordt gevraagd lering te trekken uit de ervaringen in Nederland inzake het instellen van zones op de autosnelwegen waar de snelheid voor langere tijd wordt beperkt tot 80 km per uur. Ook de beleidsmaatregelen die door de Brusselse gewestregering worden aangekondigd om de luchtkwaliteit te verbeteren, verdienen nader te worden bestudeerd. Er kan worden gestreefd naar een vergelijkbare mix van structurele maatregelen – bijvoorbeeld rond parkeerbeleid, premies voor milieuvriendelijke wagens en dergelijke – en noodmaatregelen die afgestemd worden op de ernst van de overschrijdingen van de normen, zoals snelheidsverlagingen, afwisselend rijden in piekvervuilingszones, de invoering van autovrije dagen en gratis openbaar vervoer als het over ernstige situaties gaat.

In het verlengde van de reeds bestaande maatregelen wordt de Vlaamse Regering in het voorstel van resolutie verzocht bijkomende maatregelen te nemen. Een eerste maatregel is de invoering van een permanente snelheidsbeperking voor alle personenwagens en vrachtwagens op de trajecten die door de minister van leefmilieu werden afgebakend. Vrachtwagens die niet voldoen aan de euro 4-normen moeten zoveel

mogelijk worden geweerd uit de stedelijke kernen. De verkeersbelasting voor wie rijdt met een wagen uitgerust met een dieselroetfilter moet worden verminderd. De heer Daems verwijst verder nog naar de vraag om sneller werk te maken van de investeringen in openbaar vervoer, bijvoorbeeld door de operationalisering van Lijn-Invest.

Het lid wil gebruik maken van de behandeling van dit voorstel van resolutie om zijn verbazing uit te drukken over het Belgische standpunt in de onderhandelingen over de nieuwe Europese richtlijn luchtkwaliteit. In een nota van de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de Europese Unie, die dateert van 28 april 2006, wordt voorgesteld het voorstel van de Europese Commissie af te zwakken. Het voorstel van de EC was om de norm voor PM_{10} (stofdeeltjes met een diameter van 2,5 tot 10 micromillimeter) te handhaven. Op jaarbasis mag de lucht niet meer dan 40 microgram van deze stofdeeltjes per kubieke meter bevatten en jaarlijks mag de lucht maximaal 35 dagen meer dan 50 microgram van dit stof per kubieke meter lucht bevatten. Nieuw is wel dat de Europese Commissie pleit voor het invoeren van speciale maatregelen vanaf 2010 voor de hele fijne stofdeeltjes, de $PM_{2,5}$ (stofdeeltjes met een diameter van 2,5 micromillimeter of kleiner). Die fijne deeltjes zijn nog schadelijker voor de gezondheid dan de grotere PM_{10} . Daarom stelt de Commissie voor om voor $PM_{2,5}$ een concentratiebovengrens (die overeenkomt met een grenswaarde) van 25 microgram per kubieke meter in te voeren. In combinatie hiermee wordt een niet-verbindende streefwaarde ingevoerd om in elke lidstaat de blootstelling aan $PM_{2,5}$ van de bevolking tussen 2010 en 2020 met een vijfde te verminderen.

Volgens de heer Daems streven binnen het Europees Parlement conservatieve krachten, zoals de Nederlandse en Duitse liberalen, naar een forse afzwakking van dit voorstel. Ze aanvaarden voor PM_{10} geen daggrenswaarde meer maar enkel een jaargemiddelde en stellen voor een geografische differentiatie in te voeren naargelang de aanwezigheid van mensen. Dit wekt volgens het lid verbazing omdat fijn stof zich niet tot bepaalde regio's beperkt. Verder pleiten ze voor een uitstel van vijf jaar voor de grenswaarde. Ze willen bovendien voor $PM_{2,5}$ geen grenswaarde maar enkel een streefwaarde.

In de nota van de Permanente Vertegenwoordiging, die een voorstel van Belgisch standpunt bevat, wordt voorgesteld dat in de toekomst de Europese norm

voor fijn stof 70 in plaats van 35 dagen per jaar mag worden overschreden. De grenswaarden zouden alleen mogen gelden daar waar mensen leven. Er wordt gepleit voor een langere periode van mogelijk uitstel van toepassing van de grenswaarden. Voor de gevaarlijke kleine stofdeeltjes ($PM_{2,5}$) wil men de grenswaarde vervangen door een streefwaarde. Pas na vijf jaar willen de Belgische en Vlaamse Regering een grenswaarde.

Het lid hoopt dat het voorstel van Belgisch standpunt intussen is gewijzigd, temeer omdat de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) ervoor pleit om de grenswaarden te verstrengen. Misschien kan de minister meedelen wat het huidige Belgische standpunt inhoudt?

II. BESPREKING

Standpunten en opmerkingen van de leden

Mevrouw Joke Schauvliege stelt dat de CD&V-fractie veel belang hecht aan de problematiek van fijn stof en ozon en luchtverontreiniging in het algemeen. Er zijn deze legislatuur reeds stappen gezet. Minister Kris Peeters heeft in december 2005 reeds een actieplan fijn stof afgekondigd. Ook het recentere cadmiumactieplan bevat maatregelen tegen zware metalen in fijn stof. Het lid vindt het daarom merkwaardig dat de heer Daems nu pleit voor structurele noodmaatregelen. Wat zijn trouwens structurele noodmaatregelen? Volgens het lid kunnen het ofwel noodmaatregelen ofwel structurele maatregelen zijn.

Noodmaatregelen kunnen inderdaad worden genomen in het kader van Vlarem II. Maar ook in de vorige legislatuur waren er ernstige overschrijdingen, met een historische piek in 2003. Groen! maakte toen deel uit van de regering maar heeft geen noodmaatregelen genomen. Het lijkt in die context hypocriet om aan te dringen op noodmaatregelen terwijl de huidige minister reeds zijn verantwoordelijkheid heeft genomen.

Mevrouw Schauvliege vindt in het voorstel van resolutie voldoende inhoudelijke argumenten om het niet te steunen. Zo verwijzen de indieners naar Nederland, waar inderdaad snelheidsbeperkingen voor langere periodes werden opgelegd, maar waar in de Tweede Kamer nu wordt gesteld dat dit geen

oplossing inhoudt. De maatregel brengt mee dat het verkeer dichtslibt, dat er meer files ontstaan en de luchtkwaliteit daardoor nog slechter wordt. Er wordt nu nagegaan hoe de maatregel kan worden aangepast.

Het moet ook duidelijk zijn dat wanneer er een ozonpiek is, wat inderdaad een ernstige situatie is, de luchtkwaliteit niet plotseling zal verbeteren wanneer het verkeer wordt stilgelegd. De voorgestelde verkeersmaatregelen zullen dus geen effect hebben, tenzij het autoverkeer permanent aan banden zou worden gelegd. Het Vlaamse Gewest is bovendien geen eiland en kan niet door eenzijdige maatregelen de luchtkwaliteit verbeteren. Zo is bij oostenwind de grootste vervuiling afkomstig van Centraal-Europa.

In het voorstel van resolutie wordt een flankerend beleid gevraagd zodat snelheidsbeperkingen niet leiden tot congestie en extra vervuiling. Er wordt echter niet verduidelijkt wat dat flankerende beleid kan inhouden. Dat is volgens het lid een gratuite benadering van het probleem.

De minister werkt ook met duidelijke actieplannen voor bedrijven, waaraan inspanningen worden gevraagd en waarmee overleg wordt gepleegd. Dat lijkt een veel betere manier om tot resultaten te komen. In de Gentse Kanaalzone bijvoorbeeld, waar vaak hoge overschrijdingen van de norm voor fijn stof worden vastgesteld, werd in overleg met een groot metaalverwerkend bedrijf een duidelijk actieplan opgesteld en is er verbetering merkbaar. Het is volgens het lid beter om samen met de bedrijven structurele maatregelen te nemen.

In het voorstel van resolutie wordt ook verwezen naar maatregelen van de Brusselse gewestregering. Volgens mevrouw Schauvliege zijn er inderdaad maatregelen aangekondigd, maar die zijn geenszins gesteund op onderzoek of op wetenschappelijk onderbouwde argumenten.

Er wordt in het voorstel van resolutie ook gevraagd om meer te investeren in openbaar vervoer. Het is volgens het lid een goede zaak dat veel wordt geïnvesteerd in openbaar vervoer: er gaat nu 780 miljoen euro per jaar naar De Lijn. Indien nog meer middelen moeten worden uitgetrokken, op welke andere posten moeten die dan gehaald worden? Bovendien kan men niet verwachten dat met treinen en bussen alle vervoersproblemen worden opgelost. Bij extreme weersomstandigheden durft ook het openbaar vervoer het al eens laten afweten.

Inzake roetfilters heeft minister Peeters reeds beslissingen genomen, die werden toegelicht bij de bespreking van de aanpassing van de begroting 2006. Er wordt door de minister in subsidies voorzien voor de uitrusting van vrachtwagens met dieselroetfilters. In het voorstel van resolutie wordt gepleit voor een vermindering van de verkeersbelasting voor iedereen die rijdt met een wagen uitgerust met een dieselroetfilter. Het is volgens mevrouw Schauvliege echter reeds aangetoond dat het economisch niet verantwoord is te investeren in het milieuvriendelijk maken van oudere personenwagens. Het is beter de kopers van nieuwe wagens te stimuleren om een milieuvriendelijke wagen aan te schaffen.

Het verbinden van de zone 30-gebieden in woonzones en rond scholen is volgens mevrouw Schauvliege al evenmin een goede maatregel. Hoewel voorstander van de zone 30 rond scholen, is volgens het lid reeds aangetoond dat de overgang naar een lager toerental in deze zones geen positief effect heeft op de luchtkwaliteit.

Het lid heeft ook vragen bij de kosten-batenverhouding van de voorgestelde maatregelen. Er is in Gent inderdaad een succesvol proefproject geweest inzake het invoeren van ISA (intelligente snelheidsaanpassing). Maar is het verantwoord om grote investeringen te doen zonder duidelijk zicht op het effect van deze maatregelen op de luchtkwaliteit?

Inzake de aanpak van de emissies door bedrijven verwijst het lid naar de actieplannen van de minister, zoals het cadmiumplan en het stappenplan voor bedrijven in de Gentse Kanaalzone.

Het lid heeft tot slot bedenkingen bij de vraag naar meer meetpunten voor fijn stof over het hele Vlaamse grondgebied. Het is zeker positief dat de luchtkwaliteit op een aantal locaties kan worden gevolgd op de website van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu. De minister heeft reeds beslist dat de gemeentebesturen software kunnen krijgen om zelf de luchtkwaliteit op te volgen en om een zicht te krijgen op de impact van grote verkeersassen en dergelijke op de luchtkwaliteit. Is het dan verantwoord om in Vlaanderen nog in meer meetpunten te voorzien?

Mevrouw Schauvliege besluit dat de problematiek van luchtverontreiniging belangrijk is voor haar fractie, maar dat de minister zijn verantwoordelijkheid reeds heeft genomen. Eventuele nieuwe maatregelen worden bestudeerd. Ze moeten echter voldoende wetenschappelijk onderbouwd zijn en ook het eco-

nomische en budgettaire aspect moet daarbij in rekening worden gebracht. Om die reden kan CD&V het voorstel van resolutie niet steunen.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* leidt uit de tussenkomst van mevrouw Schauvliege af dat de indieners van het voorstel van resolutie niet steeds over de juiste gegevens beschikken. Kan de minister de juiste gegevens over zijn actieplannen inzake fijn stof en ozon bezorgen? Werd het beloofde softwarepakket inmiddels aan de gemeenten overgemaakt en wat waren de reacties van de gemeentebesturen?

De heer *Karlos Callens* deelt de bezorgdheid van de indieners van het voorstel van resolutie. Fijn stof is gevaarlijk en er moeten maatregelen worden genomen. Zoals reeds duidelijk gemaakt door mevrouw Schauvliege zijn diverse punten van het voorstel van resolutie echter praktisch niet uitvoerbaar. Volgens de heer Callens behoren een aantal punten ook niet volledig tot de bevoegdheid van het Vlaams Parlement, zoals de vermindering van de verkeersbelasting. Het lid is ook geen voorstander van een snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur. Indien die maatregel bijvoorbeeld zou worden opgelegd op de E40 van Brussel naar de kust zou dit op zomerse vrijdagavonden tot lange files leiden met nog meer luchtverontreiniging tot gevolg.

De heer Callens verwijst ook naar een recente studie over de invloed van meer groen op fijn stof. De verrassende conclusie van die studie was dat meer groen en meer bomen tot meer fijn stof leiden omdat vallende bladeren op termijn fijn stof veroorzaken. De minister zou de resultaten van dit onderzoek kunnen opvragen om te vermijden dat nu maatregelen worden genomen die later een omgekeerd effect blijken te hebben.

Het lid besluit dat hij kan begrip opbrengen voor het feit dat Groen! een voorstel van resolutie over fijn stof indient, maar hij kan het voorstel niet goedkeuren, onder meer omdat wordt voorgesteld de snelheidsbeperkende maatregelen nog verder uit te breiden.

De heer *Bart Martens* deelt de mening dat het een urgent probleem betreft en dat een aanpak noodzakelijk is. Er kan niet zonder meer worden voorbijgegaan aan de vaststelling dat de Europese norm voor fijn stof meer dan 35 keer werd overschreden in de eerste helft van 2006. De in de resolutie voorgestelde maatregelen zijn volgens het lid echter niet steeds evident en doeltreffend.

De heer Martens gelooft wel in de impact van snelheidsbeperkende maatregelen. Systematische verlaging van de snelheid kan congestie helpen vermijden; dat is ook de reden waarom in drukke periodes aan blokrijden wordt gedaan op de E40 van Brussel naar de kust. Er moet volgens het lid vooral preventief worden gewerkt, in de zin van het voorkomen van files. Op drukke ringwegen (rond steden) en op andere gevoelige punten zou men tot permanente snelheidsverlagingen kunnen komen en die ook handhaven. Uit ervaringen in Nederland blijkt dat er zich dan minder files voordoen. Op de ring rond Antwerpen wordt 100 km per uur opgelegd maar niet gehandhaafd. Op de ring rond Brussel geldt 120 km als maximumsnelheid maar zijn er voortdurend files. Volgens de heer Martens heeft het meer zin om preventief en structureel snelheidsbeperkende maatregelen op te leggen dan bij de eerste ozonpiek of fijnstofpiek beperkingen op te leggen, wat een end-of-pipe-maatregel blijft.

Er zijn argumenten om zwaar verkeer dat niet voldoet aan de euro 4-normen te weren uit stedelijke kernen, zoals de resolutietekst voorstelt. Dit doortrekken naar personenwagens, zoals dat in bepaalde Nederlandse en Duitse steden wordt toegepast, kan volgens het lid wel perverse sociale effecten genereren. Stedelijke bewoners die weinig rijden, en dus hun auto vaak aan de kant laten staan, zouden dan niet meer de stad uit kunnen omdat hun voertuig niet voldoet aan de euro 4-norm. Het lid weet niet of een uitbreiding naar personenwagens in de bedoeling van Groen! ligt, maar wil alvast waarschuwen voor dergelijke ongewenste neveneffecten.

Tussenkomst van de minister

De heer *Kris Peeters*, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, stelt dat het debat over de snelheidsbeperkingen reeds uitgebreid werd gevoerd. De minister laat wel opmerken dat, zoals reeds door mevrouw Schauvliege aangehaald, Nederland in bepaalde zones de toegelaten snelheid opnieuw wil optrekken tot 100 km per uur.

De minister gaat ervan uit dat de Brusselse gewestregering de aangekondigde maatregelen zal uitvoeren indien daar voldoende wetenschappelijk onderbouwde argumenten voor zijn. Uit gesprekken met ministers van buurlanden en andere Europese regio's, zoals Noord-Rijnland-Westfalen, blijkt volgens de minister dat voorzichtigheid geboden is

omdat bepaalde maatregelen ook een tegengesteld effect kunnen hebben.

De minister sluit zich verder aan bij de opmerkingen van de heer Martens over mogelijke ongewenste sociale neveneffecten van sommige voorgestelde maatregelen. In 2006 trekt de Vlaamse Regering 4 miljoen euro uit om het installeren van roetfilters in vrachtwagens aan te moedigen. De kostprijs van een roetfilter bedraagt ongeveer 2000 euro en die maatregel doortrekken naar oudere dieselloertuigen voor particulier gebruik zou leiden tot onrendabele investeringen.

De minister kan verder aan mevrouw Van den Eynde antwoorden dat de software op korte termijn aan de gemeentebesturen zal worden bezorgd. In uitvoering van het actieplan fijn stof zal in de zomer van 2006 in bepaalde zones de beperking tot 90 km per uur worden opgelegd bij overschrijding van de norm.

De minister zegt het verder zeer merkwaardig te vinden dat Groen! naar de pers stapt met achterhaalde documenten over het Belgische standpunt inzake een Europese richtlijn over luchtkwaliteit. Het document in kwestie werd gebruikt bij de opmaak van het Belgische standpunt maar bevat geenszins een finaal standpunt. Wat bijvoorbeeld het aantal dagen betreft dat de norm voor fijn stof mag worden overschreden, strookt de stellingneming die door de heer Daems werd aangehaald geenszins met wat het Belgische standpunt zal worden. De minister wil ook niet dat de indruk wordt gewekt dat het standpunt werd gewijzigd onder druk van Groen!, aangezien er nog geen standpunt was. Wanneer er een standpunt is, zal dit worden meegedeeld in de commissie. De minister laat verder opmerken dat verschillende lidstaten pleiten voor een streefwaarde in plaats van een grenswaarde voor zeer fijn stof (PM_{2,5}) omdat er nog onvoldoende wetenschappelijke gegevens beschikbaar zijn om een grenswaarde vast te stellen.

Replik van de indieners

De heer *Rudi Daems* repliceert dat het een gangbare praktijk is dat een politieke partij vanuit de oppositie tracht te wegen op de politieke agenda en op de besluitvorming. Daarbij worden vaak ontwerpdocumenten gebruikt. In dit geval was het volgens het lid schrijnend dat het standpunt, dat in een document van de Permanente Vertegenwoordiging was opgenomen, een verdergaande versoepeling voorstelde dan

de afzwakking die op Europees niveau door de grote industriële lobby's wordt voorgestaan.

De heer Daems stelt verder dat in het voorstel van resolutie wordt gevraagd om lering te trekken uit de ervaringen in Nederland en te onderzoeken of de beleidsmaatregelen aangekondigd door de Brusselse gewestregering ook in Vlaanderen kunnen worden toegepast. Dat betekent niet dat deze maatregelen zonder meer moeten worden overgenomen. Het huidige debat in Nederland betreft het terugschroeven van de snelheidsbeperking in bepaalde zones en de nood aan flankerende maatregelen om congestie tegen te gaan, niet het in vraag stellen van de snelheidsbeperkingen als zodanig.

Dat rijden op een laag toerental in een zone 30 tot een hogere uitstoot zou leiden, is nieuw voor het lid. De heer Daems zou hierover graag meer informatie ontvangen indien dit kan worden aangetoond.

Er zijn de voorbije tien jaar inderdaad forse investeringen in het openbaar vervoer gebeurd. Niettemin valt het te betreuren dat nog noodzakelijke projecten van openbaar vervoer worden uitgesteld, bijvoorbeeld in het kader van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen, terwijl investeringen in nieuwe wegeninfrastructuur wel worden aangehouden, ondanks de verhoging van het kostenplaatje.

De heer Daems is het er volledig mee eens dat de installatie van roetfilters bij vrachtwagens een eerste belangrijke stap is. Wat betreft particulieren is het, zoals mevrouw Schauvliege stelt, inderdaad aangewezen om in eerste instantie de mensen aan te moedigen te investeren in nieuwe, milieuvriendelijke wagens. Maar ook hier kunnen ongewenste sociale effecten spelen. Het is bovendien bewezen dat investeren in dieselroetfilters, die voor personenwagens geen 2000 euro hoeven te kosten, wel degelijk een gunstig effect heeft.

Indien de commissieleden vinden dat voor bepaalde maatregelen de kosten niet opwegen tegen de baten, kan een kosten-batenanalyse worden aanbevolen. De heer Daems pleit dan wel voor een maatschappelijke kosten-batenanalyse, waarin bijvoorbeeld ook de ecologische en gezondheidsaspecten aan bod komen, en geen louter economische analyse. Ook de terminologie in het voorstel van resolutie kan worden aangepast, bijvoorbeeld wat de verwijzing naar 'structurele noodmaatregelen' betreft.

Het lid roept daarom de commissie op het voorstel van resolutie te steunen. De acties in het actieplan fijn stof en het cadmiumplan, hoe verdienstelijk ook, zijn onvoldoende. Er is een meer doortastend beleid nodig.

De heer Daems vraagt tot slot aan de minister om meer aandacht te besteden aan de combinatie van maatregelen inzake fijn stof en ozon. Niet altijd, maar vaak vallen de pieken van fijn stof en ozon samen. Een snelheidsbeperking enkel en alleen op het ogenblik dat er pieken optreden, kan een contraproductief effect hebben op de ozonvorming.

Voortzetting van de bespreking en conclusie

Het voorstel van resolutie wordt op 22 juni 2006 ter stemming gelegd in de commissie.

De heer *Rudi Daems* zegt uit de bespreking te hebben begrepen dat het voorstel van resolutie niet wordt gesteund en betreurt dit. 2006 dreigt voor Vlaanderen een zeer moeilijk jaar te worden wat ozon en fijn stof betreft. Het doel van het voorstel was in hoofdorde de Vlaamse Regering te vragen om een extra inspanning te doen, bovenop de reeds gekende actieplannen, na de maatregelen te hebben onderzocht die in Nederland en het Brusselse Gewest worden aangekondigd en genomen. De tekst van de resolutie kon nog worden aangepast en verfijnd.

Volgens de heer *Patrick Lachaert* mag hieruit niet worden besloten dat het voorstel van resolutie geen waardevolle elementen bevat. Ook de meerderheid is zich bewust van de problematiek en zal eventueel zelf een voorstel van resolutie indienen.

De heer *Bart Martens* bevestigt dat de meerderheid de bekommernis van Groen! over fijn stof en luchtverontreiniging deelt en verwijst in dit verband naar de met redenen omklede motie die werd ingediend naar aanleiding van de interpellatie van mevrouw Van den Eynde over de resultaten van het biomonitoring-onderzoek bij jongeren in Vlaanderen, die op 15 juni 2006 in de commissie werd gehouden (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 889/1*). In de motie wordt aan de Vlaamse Regering gevraagd concrete beleidsinitiatieven te nemen om de aanwezigheid in het milieu van specifieke probleemstoffen, zoals fijn stof, cadmium en endocrien versturende stoffen, terug te dringen en de schadelijke gezondheidseffecten ervan

te verminderen. Het cadmiumplan en het reductieplan fijn stof zijn daarvoor een belangrijke stap in de goede richting.

Mevrouw *Joke Schauvliege* verwijst naar het standpunt dat ze eerder heeft uiteengezet. De problematiek van ozon en fijn stof is zeer belangrijk. De eerste stappen zijn gezet door de bevoegde minister en de meerderheid dringt aan op bijkomende maatregelen, die echter nauwkeurig moeten worden overwogen. Bepaalde vragen aan de Vlaamse Regering in het voorliggende voorstel van resolutie zijn echter niet realistisch of achterhaald.

III. STEMMING

Het voorstel van resolutie wordt verworpen met 12 stemmen.

De verslaggevers,

De voorzitter,

Joke SCHAUVLIEGE
Karlos CALLENS

Patrick LACHAERT