



Vlaams
Parlement

ingediend op **1172** (2016-2017) – Nr. 1
16 mei 2017 (2016-2017)

Voorstel van resolutie

van Elisabeth Meuleman en Johan Danen

betreffende structurele maatregelen
voor zuivere lucht, vooral in hotspotgebieden

TOELICHTING

1. Luchtverontreiniging en gezondheid

2017 begon voor Vlaanderen met het nieuws over de dramatische luchtkwaliteit. Bij de metingen van stikstofoxiden (NO_2) heeft de Vlaamse Milieumaatschappij in januari op één dag na elke dag een overschrijding van het maximale jaargemiddelde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vastgesteld. Voor fijnstof werd in januari alleen al veertien keer de EU-grenswaarde (EU: Europese Unie) overschreden voor de allerkleinste deeltjes ($\text{PM}_{2,5}$). De fijnstofconcentratie ($\text{PM}_{2,5}$) piekte op 22 januari met $74 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (in Antwerpen werden metingen gedaan van $77 \mu\text{g}/\text{m}^3$, in Roeselare zelfs $91 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Daarmee hing er die dag bijna evenveel fijnstof in de lucht als tijdens een gemiddelde dag in Peking ($85 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

De kwaliteit van de lucht in Europa is de afgelopen decennia aanzienlijk verbeterd, maar luchtverontreiniging blijft de belangrijkste milieufactor die in verband wordt gebracht met vermijdbare ziekte en voortijdige sterfte in de EU. Elk jaar sterven volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) 3343 Belgen aan de gevolgen van luchtvervuiling¹. Zeer recent nog bracht de Europese Commissie een landenrapport uit met een evaluatie van het Belgische milieubeleid². Daaruit bleek dat luchtvervuiling het grootste milieuprobleem is, met een jaarlijkse kostprijs van minstens 8 miljard euro en een verlies van 2,5 miljoen werkdagen per jaar wegens ziekte.

Fijnstof is de belangrijkste boosdoener: met $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ $\text{PM}_{2,5}$ fijnstofpartikels zit België 50% boven de WHO-grens voor fijnstof, maar ook stikstofoxiden (NO en NO_2) en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (paks) brengen schade toe aan de gezondheid.

De gezondheidseffecten van fijnstof zijn dus niet min:

- longziekten zoals astma, ontstekingen, verminderde longfunctie en verminderde longgroei bij kinderen;
- hart- en vaatziekten zoals de aantasting van bloedvaten, hoge bloeddruk en bloedstolsels (beroerte);
- ziekten van het zenuwgestel zoals degeneratie en functievermindering;
- een algemeen verminderde levensverwachting.

Vlaanderen doet al een inspanning om de luchtkwaliteit gestaag te verbeteren. Zowel het Vlaamse Luchtkwaliteitsplan als lokale plannen waaronder die voor de Antwerpse haven en de Gentse kanaalzone, zorgen ervoor dat de huidige Europese normen op jaarbasis gehaald worden. De lokale concentraties, de pieken en de voortdurende overschrijdingen van de WHO-normen dwingen echter tot aanvullende structurele maatregelen. Iedereen in Vlaanderen heeft immers recht op gezonde, zuivere lucht, niet alleen vanaf 2050 maar vandaag al.

Structurele (permanente) maatregelen zorgen voor minder pieken van fijnstof (of ozon), die bijzonder schadelijk zijn voor de gezondheid, vooral van hartpatiënten. Tegelijkertijd moet ook de achtergrondvervuiling permanent omlaag worden gebracht, vooral de gevaarlijkste fractie van fijnstof (elementair koolstof) en stikstofoxiden. Hoge achtergrondwaarden hebben immers ook negatieve effecten op onze gezondheid.

¹ Dat is meer dan viermaal zoveel als het aantal dodelijke verkeersslachtoffers.

² Zie http://www.health.belgium.be/sites/default/files/uploads/fields/fpshealth_theme_file/rapport_eir_belge_nl.pdf.

Dit voorstel van resolutie focust op het aanpakken van de volgende vervuilende stoffen:

- fijnstof, en dan vooral de meest schadelijke fractie elementair koolstof;
- stikstofoxiden (NO en NO₂);
- polycyclische aromatische koolwaterstoffen (paks).

De maatregelen tegen fijnstof, stikstofoxiden en koolwaterstoffen mogen uiteraard niet leiden tot een hogere uitstoot van broeikasgassen – integendeel: de verbetering van de luchtkwaliteit moet ook leiden tot een positief klimaateffect met minder uitstoot van CO₂.

De twee hoofdoorzaken van ongezonde lucht zijn:

- het verkeer, dat de grootste bron is van stikstofoxiden en elementair koolstof, en de belangrijke structurele bron van CO₂;
- verwarming door huishoudens, waarbij vooral verwarming met hout de belangrijkste bron is van fijnstof (alle soorten fijnstof samen), koolwaterstoffen enzovoort.

Niet alleen de oorzaken van ongezonde lucht moeten grondiger en sneller aangepakt worden, er moet ook meer worden ingezet op het aanplanten van bomen en struiken als stofvangers en natuurlijke verkoelers.

2. Normen en metingen

Alle specialisten op het gebied van de gezondheidseffecten van luchtvervuiling zijn het erover eens dat de Europese normen niet streng genoeg zijn en dat in feite de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie gevolgd zouden moeten worden.

Uit de burgeronderzoeken van luchtvervuiling (bijvoorbeeld Airbezen en CurieuzeNeuzen in Antwerpen) blijkt dat het effect van smalle straten met hoge gesloten bebouwing aan beide zijden, de zogenaamde street canyons, niet onderschat mag worden. Voor die problematiek is verder onderzoek van belang, bijvoorbeeld om de mogelijke effecten van een lage-emissiezone snel in kaart te krijgen.

Naar Nederlands model kan rekening gehouden worden met kwetsbare groepen en kunnen gezondheidssperimeters ingesteld worden om kinderen, ouderen en andere kwetsbare personen extra te beschermen tegen de verontreiniging door druk wegverkeer.

Bij metingen is het ook bijzonder nuttig om burgers te laten deelnemen aan het verzamelen van gegevens, zoals bij het Antwerpse project CurieuzeNeuzen. Dergelijke vormen van 'citizen science' kunnen, als ze goed begeleid en wetenschappelijk gemonitord worden, zorgen voor een aanvulling van de bestaande meetgegevens en modellen, en spelen een belangrijke rol in het betrekken en sensibiliseren van burgers.

3. Verkeer

Voor het verkeer ligt de focus voornamelijk op extra maatregelen rond grote steden. Daar is de combinatie van geconcentreerde bewoning en geconcentreerde vervuiling het hoogst. Ook in het buitenland focust het beleid duidelijk op die zones.

Zo tonen proefprojecten in Nederland aan dat een permanente snelheidsbeperking van 80 km/u op drukke ringwegen rond centrumsteden leidt tot een verlaging van het brandstofverbruik. Bewoners naast een ringweg hebben een betere luchtkwaliteit en ondervinden minder geluidshinder. De uitstoot van fijnstof (PM₁₀) daalt, maar vooral de uitstoot van stikstofoxiden neemt aanzienlijk af. Ten opzichte van

een snelheid van 120 km/u daalt de uitstoot van stikstofoxiden met 50%. De geluidshinder bedraagt 6 decibel minder.

Voor de grote Vlaamse steden, en bij uitbreiding voor het hele verstedelijkte gebied van de Vlaamse Ruit, kan de invoering van lage-emissiezones op korte termijn voor een verbetering van de luchtkwaliteit zorgen. Door lage-emissiezones kunnen vervuilingsspieken worden vermeden, maar dat is uiteraard niet voldoende voor de verduurzaming van de mobiliteit: het is ook van belang werk te maken van ruime voetgangersgebieden waarin de auto wordt teruggedrongen, meer openbaar vervoer, meer plaats voor fietsers, kilometerbeprijzing enzovoort. De zone moet voldoende groot zijn om echt effect te hebben en de regels moeten helder zijn en in elke centrumstad dezelfde.

Uiteraard kunnen lage-emissiezones niet zomaar worden ingevoerd zonder zwaar in te zetten op alternatieven voor de wagen en sociale correcties. Lage-emissiezones zouden dus moeten worden ingevoerd in combinatie met flankerende maatregelen zoals betaalbaar openbaar vervoer, of een betaalbaar deelfiets- of deelautoabonnement voor wie een wagen heeft die de lage-emissiezone niet meer binnen kan. Een bijzonder effectieve manier om het autoverkeer te verminderen is de versnelde invoering van een slimme kilometerheffing voor personenwagens, die autoverplaatsingen wegleidt van de spitsuren en automobilisten naar andere verkeersmodi stuurt. De tarieven worden afhankelijk gemaakt van de milieuprestatie van het voertuig, en de plaats en het tijdstip van de verplaatsing. Op korte termijn kan een uitgebreider proefproject opgezet worden op de Antwerpse en Brusselse ring.

4. (Hout)verwarming

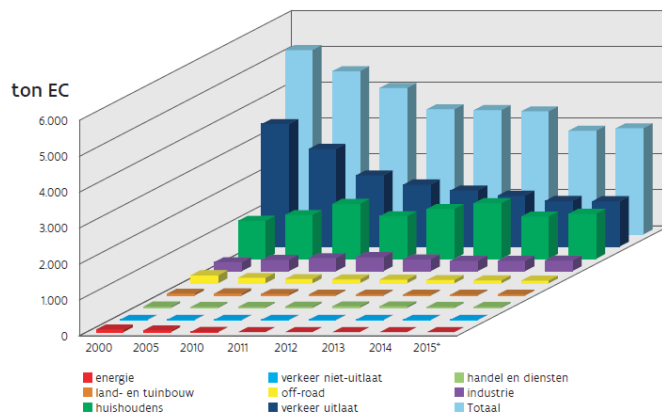
4.1. Verbranden van hout zorgt voor vieze lucht

Veel Vlaamse gezinnen gebruiken hout als bijverwarming voor de gezelligheid of stoken volledig op hout. Intussen is gebleken dat verwarming met hout een belangrijke rol speelt in de luchtvervuiling in Vlaanderen. De fijnstofimpact van het verkeer en de industrie is de laatste jaren sterk afgenomen. Daardoor is houtverbranding nu de belangrijkste bron van fijnstof geworden. Bij houtverbranding komen ook koolwaterstoffen en dioxines vrij die schadelijk zijn voor de gezondheid.

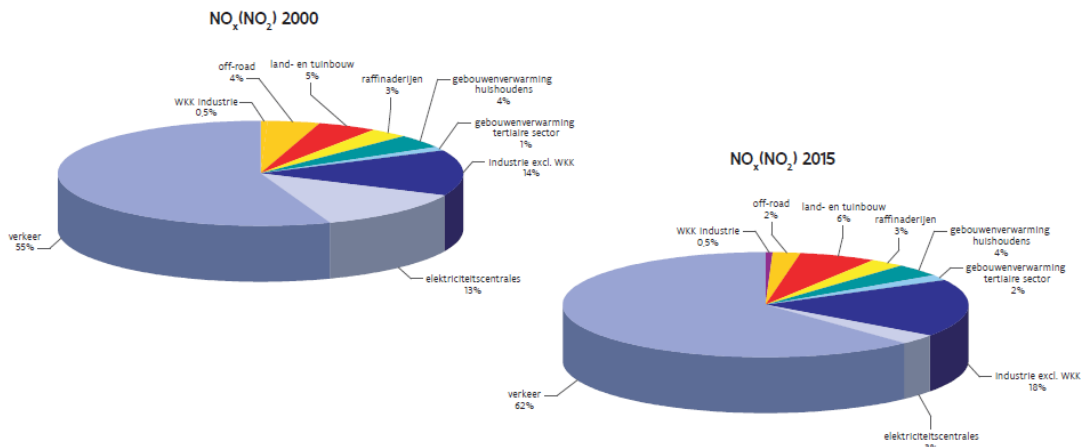
Uit cijfers van de Vlaamse Milieumaatschappij blijkt dat houtverbranding in Vlaanderen verantwoordelijk is voor 35% van de totale fijnstofuitstoot met een diameter van 10 μm (PM_{10}). Voor elementair koolstof (EC), de schadelijkste fractie van het fijnstof, zijn de uitstoot door het verkeer en de vervuiling door huisverwarming even belangrijke factoren. Voor de uitstoot van stikstofoxiden, daarentegen, blijft verkeer de grootste boosdoener. Huisverwarming is hier een eerder kleine factor.

Belang van elementair koolstof (EC): verkeer en (hout)verwarming bijna even grote bepalende factoren

Figuur 69: Evolutie van de EC-emissie (ton) door de verschillende sectoren in Vlaanderen



Belang van verkeersemmissies voor vervuiling door stikstofoxiden



Bron: VMM, Lozingen in de Lucht, 2000-2015

Een Vlaams actieplan voor zuivere lucht moet in elk geval blijven inzetten op het verminderen van de uitstoot door het autoverkeer, maar daarnaast moet ook dringend iets gedaan worden aan de vervuiling door houtkachels.

4.2. Verwarming met hout geeft groene warmte

Toch kan het verbranden van hout ook een goede zaak zijn voor het klimaat. Het is beter dan het verbranden van olie of gas. Hout is immers een hernieuwbare energiebron. Als je hout verbrandt, komt er CO₂ vrij. Maar hout komt van bomen en bomen die groeien, nemen dan weer CO₂ op. Vandaar dat het gebruik van hout voor verwarming klimaatneutraal genoemd wordt, tenminste als je kiest voor lokaal hout. Als je hout laat overkomen uit Amerika of Afrika om dat bijvoorbeeld te stoken in grote biomassacentrales, krijg je door de CO₂-uitstoot van het transport weer een heel ander verhaal.

Fossiele brandstoffen zorgen voor meer CO₂-uitstoot dan hout (= hernieuwbare brandstof)

CO ₂ [t/ton]	aardgas	stookolie	zware stookolie	vaste brandstoffen	propana/butaan/LPG	andere	hernieuwbare brandstoffen	totaal
hotels en restaurants	253	125	0	0	8	0	0,063	385
gezondheidszorg	316	45	0	0	0,024	0	3	365
onderwijs	338	53	0	0	0,173	0	0,193	392
kantoren en administraties	699	217	0	0	12	0	9	937
handel	421	155	0,006	0	21	0	6	603
andere diensten	222	61	7	0	0,394	102	139	532
wkk tertiair	0,161	0	0	0	0	0	0	0,161
huishoudens	4.334	4.701	0	170	140	0	1.230	10.576
totaal	6.584	5.357	7	170	182	102	1.387	13.790

Bron: VMM, Lozingen in de Lucht 2000-2015, Bijlagen

Als er paal en perk gesteld wordt aan de uitstoot van fijnstof en koolwaterstoffen, kunnen kleinschalige houtverbrandingsinstallaties of kachels die aangedreven worden door duurzaam geproduceerd hout of pellets, een belangrijke rol blijven spelen als hernieuwbare energiebronnen en blijven ze op vlak van CO₂-uitstoot (en het effect op het klimaat) in het voordeel in vergelijking met fossiele brandstoffen.

4.3. Kiezen voor properder kachels

Het is voor de indieners van dit voorstel van resolutie dan ook duidelijk dat er dringend werk moet worden gemaakt van een beleid rond houtkachels. De normen voor kachels moeten worden verstrengd. Er is een grote diversiteit aan verwarmingstoestellen op de markt. Vooral de gewone houtkachels, smoorkachels, inbouwhaarden en kolenkachels zijn rokende fabrieken die grote hoeveelheden fijnstof de lucht in pompen. Er is een groot verschil tussen de uitstoot van continue houtkachels (de zogenaamde smoorkachels) en die van pelletkachels. Gezinnen moeten aangemoedigd worden om vervuilende kachels te vervangen. Ze hebben er alle belang bij: hoogperformante kachels (kachels met een beter verbrandingsproces) produceren meer warmte en zorgen tegelijk ook voor minder vervuiling. Ook de installatie en het onderhoud van de kachels zijn van groot belang. Ten slotte speelt ook de kwaliteit van het brandhout dat gestookt wordt, een belangrijke rol.

Informatie van Agoria/CIV over de verschillende types van houtkachels

Toesteltypes die voldoen aan KB 2010 Fase III	PM ₁₀ mg/Nm ³ EN-testen*	PM ₁₀ mg/Nm ³ in Real-Life Tests**
Gewone houtkachels	25 - 40	60 - 80
Gewone inbouwhaarden	25 - 40	60 - 150
Continue houtkachels (smoorkachels)	80 - 150	250 - 5000
CV-haarden en CV-kachels (ketelkachels)	15 - 150	40 - 450
Accumulerende houtkachels	10 - 25	15 - 30
Houtkachels en haarden met automatische luchtsturing en/of onderdrukbeveiliging	10 - 30	15 - 40
Pelletkachels	5 - 30	7 - 40
De beste houtkachels en pelletkachels met een electrostatistische fijnstoffilter (95% efficiëntie)	0,25 - 1,5	0,35 - 2

* Op basis van voorlopige minima en maxima uit > 50 EN testrapporten – een meer uitgebreide analyse is voorzien voor publicatie door Agoria-CIV tegen Mei 2017 in het Rapport "Analyse Fijnstofemissies door hout- en pelletkachels in Vlaanderen"

** Op basis van voorlopige resultaten literatuurstudie Real-Life testen uit Denemarken, Zwitserland en Duitsland, voorzien voor publicatie door Agoria-CIV tegen Mei 2017 in het Rapport "Analyse Fijnstofemissies door hout- en pelletkachels in Vlaanderen"

Daarom moet de lat erg hoog liggen: de toekomst behoort aan groene warmte en die moet tegelijk goed zijn voor de kwaliteit van onze lucht en voor het klimaat. De meest performante houtkachels met bijvoorbeeld een elektrostatische fijnstoffilter, behalen een efficiëntie van 95%, stoten dus veel minder uit (van 0,25 tot 1,5 mg fijnstof per Nm³) en zijn ook goed voor het klimaat. Ze zijn dus vergelijkbaar met hoogrendementssystemen zoals gascondensatieketels of warmtepompen. De sector zou dan ook alles in het werk moeten stellen om vooral dat soort toestellen op de markt te brengen:

- elektrostatische filter: door toepassing van een hoogspanning worden stofdeeltjes elektrisch geladen, onder invloed van een elektrisch veld worden ze afgebogen en weggevangen. Het afvangstrendement varieert, afhankelijk van het filterontwerp, maar ook de plaatsing van de filter in het rookgaskanaal en de onderhoudsfrequentie, van 50 tot 95%. De kostprijs van zo een filtersysteem schommelt tussen de 400 en 1200 euro per kachel;
- niet-katalytisch schuimkeramieksysteem: deze techniek is overgenomen uit de aluminiumsmelterij om slakken af te vangen uit gesmolten aluminium (de smelt). Deze techniek combineert luchtbehandeling en energiebesparing. De filter ontstaat door een polymeer met een open structuur te impregneren met een keramiek slurry. In een houtverbrandingsoven wordt het polymeer vervolgens verbrand waardoor een keramisch schuim overblijft. De roetdeeltjes verbranden volledig tot waterdamp en koolstofdioxide. Daardoor vermindert de uitstoot van fijnstof met 70%.

Uit een Noorse studie blijkt dat voor de plaatsing van een filter van 500 euro de terugverdiëntijd voor de gezondheidszorg amper zes maanden bedraagt.

4.4. Concrete maatregelen voor (hout)verwarming

De indieners stellen in dit voorstel van resolutie daarom de volgende maatregelen voor om de luchtvervuiling met fijnstof en koolwaterstoffen sterk te verminderen, en niettemin het voordeel van de inzet van hout als hernieuwbare brandstof te behouden:

- 1° Vlaanderen verbiedt vanaf 2022 het gebruik van alle verwarmingstoestellen met een uitstoot van meer dan 400 g/Gj PM₁₀. Het bestaande koninklijk besluit moet door de federale overheid zo snel mogelijk aangepast worden. De lagere norm voor smoorkachels is niet langer verantwoord;
- 2° op Vlaams niveau komt er onmiddellijk een stimuleringsprogramma voor een versnelde vervanging van open haarden en ongekeurde en/of vervuilende kachels, zeker van de zogenaamde smoorkachels. Dat kan op drie manieren:
 - a) door een certificeringssysteem. Voor kachels met een certificaat garandeert de overheid dat ze ook na 2022 nog gebruikt mogen worden. Het certificaat geeft de performantie en de duurzaamheid van de kachels aan: het is als het ware een groene-energielabel voor kachels;
 - b) door tijdelijke vervangingspremies. Op die manier kunnen verouderde houtkachels, haarden en allesbranders voor (bij)stook worden vervangen door milieuvriendelijker alternatieven zoals hout(pellet)kachels of -ketels die aan de strengste normen voldoen. Voor pelletkachels bijvoorbeeld is de norm 30 mg/Nm³; voor pelletketels is de Duitse norm 20 mg/Nm³;
 - c) door omschakelpremies. Op die manier kunnen verouderde houtkachels, haarden en allesbranders voor (bij)stook worden vervangen door hoogperformante hout(pellet)kachels met rookgasreinigingstechnieken zoals een elektrostatische filter of een niet-katalytisch schuimkeramiek of door hoogrendementssystemen zoals gascondensatieketels, warmtepompen of de aansluiting op een warmtenet;
- 3° er komt bij vervanging van kachels een terugnameplicht voor de sector om de circulatie van oude kachels op de tweedehandsmarkt te voorkomen;

- 4° Vlaanderen zorgt voor een officiële erkenning (certificering) van installateurs. De gestandaardiseerde opleiding kan worden georganiseerd door de verwarmingssector zelf;
- 5° de Vlaamse overheid voert een brede informatiecampaagne over het gebruik en onderhoud van houtkachels. Zwitsers onderzoek toont aan dat het verschil in uitstoot tussen optimale verbranding (bijvoorbeeld verbranding van boven naar beneden, het zogenaamde top fire) en de traditionele methode enorm is. De maximale PM-emissies zouden tot vier keer hoger liggen bij verbranding die onderaan begint;
- 6° de federale overheid zorgt voor een kwaliteitslabel voor brandhout. Momenteel kan ook 'nat' (onvoldoende gedroogd) hout als brandstof verkocht worden, wat net als de aanmaakmethode een erg groot verschil in uitstoot meebrengt. Ook de oorsprong van het hout (aantal kilometers transport) is natuurlijk een bepalende factor. Lokaal hout is te verkiezen.

5. Meer groen

Bomen en struiken zijn stofvangers en natuurlijke verkoelers. Vlaanderen is niet alleen het meest verkavelde en vervuilde stadsgewest in Europa, het is tegelijkertijd de meest bosarme regio. Bomen en struiken in de stad filteren fijnstof uit de lucht en kunnen de fijnstofconcentratie in de stad met 60% doen dalen. Als fijne stofdeeltjes in contact komt met bladeren en takken, blijven ze eraan vasthangen en bij een volgende regenbui spoelen ze af naar de bodem waardoor ze niet worden ingeademd. Een boom van twintig jaar oud filtert gemiddeld 100 gram fijnstof per jaar uit de lucht. Hoe dichter de bomen of struiken bij de vervuilingsbron staan, hoe krachtiger hun reinigend vermogen. Daarnaast is het belangrijk dat er voldoende lucht door de beplanting kan stromen: er moet dus ook rekening gehouden worden met de plantdichtheid³.

Daarom vraagt dit voorstel van resolutie een specifieke budgetlijn 'Bomen voor gezonde lucht' voor een bedrag van 2 tot 5 miljoen euro per jaar. Dat bedrag dient om gericht bomen aan te planten tegen luchtvervuiling. Specifiek voor fijnstof geldt dat het effect van bomen en struiken het grootst is dicht bij de vervuilingsbron. Door het potentieel voor de aanplant van extra bomen nabij drukke verkeersassen en woongebieden te inventariseren, kunnen de effecten worden gemaximaliseerd. Steden en gemeenten worden ondersteund bij de aanleg van nieuwe bossen en parken, en worden aangemoedigd om het bestand aan laanbomen gericht uit te breiden langs drukke straten en op drukbezochte pleinen.

6. Industrie en landbouw

In het kader van een geïntegreerd luchtkwaliteitsplan voor Vlaanderen en zeker bij de opmaak van nieuwe reductieprogramma's om de aan Vlaanderen opgelegde emissieplafonds te halen, moeten ook verdere maatregelen genomen worden om de emissies van de energiesector, de industrie, het goederenvervoer en de landbouw stelselmatig te verminderen. Dat is niet de focus van dit voorstel van resolutie maar het spreekt voor zich dat de nadruk ook niet eenzijdig op woningen en personenverkeer kan liggen.

Het goederenverkeer kan nog veel sterker inzetten op vervoersefficiëntie. Daarin passen onder meer de modernisering van het hoofdwatwegennet en de realisatie van belangrijke spoorverbindingen zoals de tweede goederenontsluiting van de Antwerpse haven. Ook voor scheepsemissies in havengebieden kunnen een soort van lage-emissiezones ingesteld worden. Het verder promoten van walstroom is in elk geval noodzakelijk.

³ VITO (2010). Daarom groen! Waarom u wint bij groen in uw stad of gemeente. In opdracht van het Agentschap voor Natuur en Bos.

Ook voor stationaire bronnen zijn er extra maatregelen nodig, zoals een herevaluatie van de milieubeleidsovereenkomst met de elektriciteitsproducenten, de aanpassing van de VLAREM-voorwaarden voor een aantal sectoren (raffinaderijen, keramische sector, stookinstallaties, tankstations, afvalverbranding en sectoren die solventen gebruiken), en een aantal bedrijfsspecifieke maatregelen in onder meer de chemiesector en de grafische industrie.

Daarnaast blijven strengere maatregelen nodig voor de reductie van onder meer de ammoniakemissies in de landbouwsector. Daarbij is de keuze voor een reductie van de veestapel onafwendbaar. In tweede instantie kan verder worden ingezet op de emissiearme aanwending van mest, de bouw van emissiearme stallen en mestverwerking.

Ten slotte moet er duidelijkheid komen over extra maatregelen om de uitstoot van stikstofoxiden door de industrie te verminderen.

Elisabeth MEULEMAN
Johan DANEN

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° de bijzonder kwalijke gezondheidseffecten van luchtverontreiniging;
 - 2° de normen en aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie;
 - 3° de Vlaamse en lokale luchtkwaliteitsplannen;
 - 4° de Europese NEC-richtlijn van juni 2016 ter vermindering van de nationale emissies van bepaalde verontreinigende stoffen (NEC: National Emission Ceiling);
 - 5° de resolutie betreffende een sterk Vlaams klimaatbeleid (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 992/1 en 2);
 - 6° de recente fijnstofpieken, en de metingen van fijnstof en stikstofoxiden in januari 2017;
 - 7° de EU-evaluatie van de tenuitvoerlegging van het milieubeleid Landenrapport – België van 3 februari 2017;
 - 8° het Vlaams Luchtkwaliteitsplan, het Actieplan fijn stof en NO₂ in de Antwerpse haven en de stad Antwerpen, en het Actieplan voor de Gentse kanaalzone en de agglomeratie Gent;
 - 9° de aankondiging van minister Joke Schauvliege in haar laatste beleidsbrief Omgeving (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 939/1) dat ze op korte termijn werk maakt van een nieuw NEC-emissiereductieprogramma en een nieuw geïntegreerd luchtbeleidsplan;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° om bij de uitwerking van een nieuw NEC-emissiereductieprogramma en een nieuw geïntegreerd Vlaams Luchtkwaliteitsplan de volgende aanbevelingen in acht te nemen:
 - a) inzake normen en metingen:
 - i) de drempels voor de inwerkingtreding van het pollutiepiekplan aan te passen aan de standaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie;
 - ii) bij de metingen van de luchtvervuiling specifieke aandacht te hebben voor street canyons;
 - iii) gezondheidssperimeters in te voeren om kwetsbare groepen te beschermen tegen de vervuiling door drukke verkeerswegen;
 - iv) in te zetten op verschillende vormen van citizen science die leiden tot meer metingen en een grotere sensibilisering;
 - b) inzake verkeer:
 - i) een prioriteit te maken van de modal shift, onder andere door meer te investeren in openbaar vervoer, vrije tram-busbanen en veilige fietspaden en door het gebruik van elektrische fietsen te stimuleren;
 - ii) een permanente snelheidsbeperking van 80 km/u in te voeren op ringwegen en autowegen rond de centrumsteden;
 - iii) samen met de lokale overheden lage-emissiezones in te voeren in alle grote Vlaamse steden en bij uitbreiding in de hele verstedelijkte zone van de Vlaamse Ruit, met de nodige flankerende sociale maatregelen;
 - iv) versneld een slimme kilometerheffing voor personenwagens in te voeren, die niet alleen een beprijzing inhoudt per kilometer, maar ook de milieuprestaties van de wagen, het tijdstip waarop gereden wordt (al dan niet in de piek) en de gevolgde route in rekening brengt;
 - v) de langzaam ingezette ontdieseling van het Vlaamse wagenpark te versnellen;
 - vi) bij de Federale Regering aan te dringen op een hervorming van het systeem van salariswagens naar een duurzaam mobiliteitsbudget;

- c) inzake (hout)verwarming:
- i) vanaf 2022 het gebruik van alle verwarmingstoestellen met een uitstoot van meer dan 400 g/Gj PM_{10} te verbieden;
 - ii) een stimuleringsprogramma op te starten voor de versnelde vervanging van open haarden en ongekeurde en/of vervuilende kachels, zeker van de zogenaamde smoorkachels. Dat kan op drie manieren:
 - door een certificeringssysteem. Voor kachels met een certificaat garandeert de overheid dat ze ook na 2022 nog gebruikt mogen worden. Het certificaat geeft de performantie en de duurzaamheid van de kachels aan;
 - door tijdelijke vervangingspremies. Op die manier kunnen verouderde houtkachels, haarden en allesbranders voor (bij)stook worden vervangen door hout(pellet)kachels of -ketels die aan de strengste normen voldoen. Voor pelletkachels bijvoorbeeld is de norm 30 mg/Nm³; voor pelletketels is de Duitse norm 20 mg/Nm³;
 - door omschakelpremies. Op die manier kunnen verouderde houtkachels, haarden en allesbranders voor (bij)stook worden vervangen door hoogperformante hout(pellet)kachels met rookgasreinigingstechnieken zoals een elektrostatische filter of een niet-katalytisch schuimkeramiek of door hoogrendementssystemen zoals gascondensatieketels, warmtepompen of de aansluiting op een warmtenet;
 - iii) de sector een terugnameplicht op te leggen bij vervanging van oude kachels om te voorkomen dat oude kachels in omloop komen op de tweedehandsmarkt;
 - iv) te zorgen voor een officiële erkenning (certificering) van installateurs. De gestandaardiseerde opleiding kan worden georganiseerd door de verwarmingssector zelf;
 - v) een brede informatiecampagne te voeren over het gebruik en onderhoud van houtkachels;
 - vi) er bij de federale overheid op aan te dringen dat er werk wordt gemaakt van een kwaliteitslabel voor brandhout. Momenteel kan ook 'nat' (onvoldoende gedroogd) hout als brandstof verkocht worden, wat net als de aanmaakmethode een erg groot verschil in uitstoot meebrengt. Ook de oorsprong van het hout (aantal kilometers transport) is een bepalende factor;
- d) inzake groen:
- i) een specifieke budgetlijn 'Bomen voor gezonde lucht' te creëren, waarmee gericht bomen worden aangeplant tegen luchtvervuiling;
 - ii) steden en gemeenten te ondersteunen bij de aanleg van nieuwe bossen en parken en ze aan te moedigen het bestand aan laanbomen gericht uit te breiden langs drukke straten en op drukbezochte pleinen;
- 2° en om regelmatig aan het Vlaams Parlement te rapporteren over de voortgang van die acties rond luchtkwaliteit.

Elisabeth MEULEMAN
Johan DANEN