

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



Zitting 2007-2008

28 februari 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU EN NATUUR, LANDBOUW, VISSERIJ EN
PLATTELANDSBELEID EN RUIMTELIJKE ORDENING EN ONROEREND ERFGOED

INHOUD

Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beleid van de Vlaamse Regering met betrekking tot roetfilters in personenauto's

Interpellatie van de heer Flor Koninckx tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het recente smogalarm

Interpellatie van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof en de premie voor een dieselroetfilter

Vraag om uitleg van mevrouw Martine Fournier tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de Euro V- en Euro VI-normen

Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het smogalarm en fijn stof

Met redenen omklede moties

1
16

Vraag om uitleg van mevrouw Tinne Rombouts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over agroforestry

16

Waarnemend voorzitter: de heer Erik Matthijs

Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beleid van de Vlaamse Regering met betrekking tot roetfilters in personenauto's

Interpellatie van de heer Flor Koninckx tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het recente smogalarm

Interpellatie van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof en de premie voor een dieselroetfilter

Vraag om uitleg van mevrouw Martine Fournier tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de Euro V- en Euro VI-normen

Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het smogalarm en fijn stof

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, toen vorige week het smogalarm werd aangekondigd en daarop de snelheidsbeperking werd ingesteld, ontstond een grote discussie over de problematiek van fijn stof en de inspanningen van de Vlaamse Regering ter zake. De maatregel zou te laat komen en weinig effect hebben. Andere maatregelen zouden meer uithalen.

Mevrouw de minister, de roetfilter is momenteel nog altijd het beste wapen in de strijd tegen het fijn stof. Een roetfilter haalt kleine partikels die verantwoordelijk zijn voor het schadelijke fijn stof, uit de uitlaat. Het beleid van de Vlaamse Regering inzake de financiële ondersteuning van een roetfilter, als de oplossing om de verspreiding van fijn stof veroorzaakt door wegverkeer tegen te gaan, bleef echter een dode letter.

De Belgische overheid daarentegen heeft in het verleden een premie uitgevaardigd van 200 euro voor nieuwe dieselwagens, maar dan alleen voor de meest zuinige types die minder dan 130 gram CO₂ uitstoten per kilometer. Het zou daarbij gaan om amper een tiental

modellen. Voor de overige types van wagens werd niet in een financiële tegemoetkoming voorzien. Dat is blijkbaar ook de reden waarom vorig jaar maar 4841 keer een roetfilterpremie werd uitgekeerd terwijl er 404.000 dieselwagens werden verkocht. De roetfilter is dan ook een druppel op een hete plaat. Een meer ondersteunend beleid is nodig. Een federaal milieuvriendelijk beleid voeren waarbij de brandstofkosten zouden worden herbekeken ten aanzien van het milieu is echter nog altijd taboe.

Wat heeft deze Vlaamse Regering intussen gedaan? De Vlaamse Regering besliste in juli 2006 om de installatie van roetfilters enkel in vrachtwagens en de aankoop van de best milieuscorende vrachtwagens die aan de Euro V-norm voldoen, te steunen waardoor bedrijven een deel van de investering konden terugverdienen.

Toenmalig Vlaams minister van Leefmilieu Peeters verklaarde in het voorjaar van 2006 naar aanleiding van actuele vragen over de maatregelen over de fijnstofproblematiek dat men tot de productie moest komen van een roetfilter die door de overheid zou worden gesubsidieerd. Hij verklaarde zelfs dat de Vlaamse overheid stimulerende maatregelen zou nemen om sneller de Euro V-motoren te introduceren dan door Europa werd voorgesteld. Deze woorden bleven echter zonder gevolg.

Ook in het ambitieus Vlaams reductieplan voor fijn stof, dat moest aantonen dat het de Vlaamse Regering wel degelijk menens is de strijd aan te binden tegen het fijn stof, werd bij de generieke maatregelen gesteld dat de Vlaamse Regering bij de federale overheid voorstellen zou indienen om milieuvriendelijke voertuigen fiscaal aantrekkelijk te maken via een gecombineerde aanpassing van de belasting op de inverterstelling (BIV) en de jaarlijkse verkeersbelasting voor personenwagens. Dit zou gerelateerd worden aan de ecoscore en zelfs nog worden aangevuld met een bijkomende bonus voor een roetfilter op basis van lage fijnstofemissies.

Begin 2007 besliste de Vlaamse Regering dat de verkeersbelasting vanaf 2009 zou worden berekend op grond van de CO₂-uitstoot en de algemene milieuvriendelijkheid en niet meer op grond van de fiscale PK van de auto.

De technische besluiten vergden volgens toenmalig minister van Leefmilieu Peeters wel nog overleg met de federale overheid. De Vlaamse verkeersbelasting zou ingevolge de basis van de ecoscore echter ook rekening houden met de uitstoot van kleine stofdeeltjes en zelfs met de geluidshinder.

Enkele maanden geleden verklaarde minister Van Mechelen dat hij de Vlaamse Regering zou voorstellen om de inning van de verkeersbelasting pas over te nemen in 2010. Een akkoord met de federale overheid bleef immers uit omdat er wat problemen waren in verband met de overname van het personeel van de FOD Financiën (federale overheidsdienst). Er was enkele maanden geleden nog altijd geen koninklijk besluit dat die personeelsovername regelt.

Welke inspanningen levert Europa in de strijd tegen het fijn stof? Europa is wat deze problematiek betreft zeer gedreven. De Europese normering voor voertuigen legt immers vanaf september 2009 op dat alle nieuw ontwikkelde wagens 80 percent minder roetdeeltjes mogen uitstoten. Met de huidige middelen betekent dat de facto een verplichting van een roetfilter. Bestaande modellen van wagens zouden respijt krijgen tot 2011. Dat moet de autoconstructeurs aanzetten om in elke wagen die nog wordt geproduceerd, automatisch een roetfilter te plaatsen. Dat zou de problematiek van het fijn stof binnen vijf tot tien jaar gevoelig kunnen verbeteren. De komende jaren zal in Vlaanderen nog steeds een groot deel wagens blijven rijden die niet aan de normen zullen voldoen die zijn opgelegd aan nieuwe wagens. Bijgevolg zullen ze fijn stof blijven verspreiden in ons leefmilieu. Dat is de reden waarom landen als Duitsland en Nederland al veel eerder grote subsidies toekenden.

In Nederland wordt een premie uitgekeerd van 600 euro voor geïntegreerde filters en 400 euro voor retrofits. Deze bedragen liggen gevoelig hoger dan in België, waardoor Nederland er prat op gaat over het schoonste wagenpark van Europa te beschikken door zijn financieel ondersteuningsbeleid van roetfilters.

Ik stel me een aantal vragen bij het smogalarm van vorige week. Vorige week werd het smogalarm afgeblazen. Dat was echter een dag te vroeg, waardoor de lucht woensdag opnieuw zeer slecht was. Hoe zal men in de toekomst te werk gaan met het aankondigen en afblazen van een dergelijk smogalarm?

Ik stel me ook vragen bij de controle op de snelheid. Ik stel vast dat bij de maatregelen tot snelheidsbeperking soms grote ongenoegens ontstaan, omdat er onvoldoende wegcontrole is. Ons land is een distributieland, waardoor veel buitenlandse vrachtwagenchauffeurs zich op onze wegen begeven. Bij smogalarm blijkt dat, tot grote ergernis van de chauffeurs van personenwagens, veel buitenlandse vrachtwagenchauffeurs, maar ook gewone buitenlandse automobilisten op de snelste rijstrook tegen hoge snelheid voorbijsteken. De boetes van buitenlanders kunnen niet worden geïnd, terwijl de brave Vlaming zich aan de regels houdt.

Mevrouw de minister, daarom pleit ik ervoor dat bij smogalarm niet enkel de camera's hun werk doen, maar

ook meer controle wordt uitgevoerd op deze overtredders. Anders zullen de automobilisten bij elk smogalarm opnieuw gefrustreerd en met een negatieve instelling aan het milieu denken, terwijl het onze opdracht moet zijn om gezamenlijk te werken aan een gezonder leefmilieu.

Mevrouw de minister, na alle kritiek van verleden week en met de op til zijnde vragen en interpellaties, hebt u blijkbaar niet stilgezeten. U hebt aangetoond dat het u ook wel menens is. Ondertussen zou u een enquête georganiseerd hebben bij de eigenaars van dieselwagens, met de vraag of men bereid is te investeren in een roetfilter op een oudere wagen. Hoe verloopt dit onderzoek? Is het representatief? Wordt het een echte studie of is het een eerste peiling?

– *De heer Patrick Lachaert treedt als voorzitter op.*

U hebt al aangekondigd dat u op zoek wilt gaan naar extra geld, om vooral de retrofitfilters te kunnen subsidiëren. Hoe staat de Vlaamse overheid tegenover de berichtgeving over de in Vlaanderen gebrekkige subsidiëring van de roetfilters? Zult u geld en steun krijgen van uw collega's uit de Vlaamse Regering?

Blijft de Vlaamse overheid erbij dat de ondersteuning van de roetfilter enkel kan in de totale hervorming van de verkeersbelasting, van een louter inkomstenverwervende belasting naar een meer ecologische en mobiliteitssturende heffing, die bovendien de facto maar geïmplementeerd kan worden als de Vlaamse overheid de inning in eigen beheer heeft? Of mogen we in de zeer nabije toekomst toch enig initiatief van de Vlaamse Regering verwachten?

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, vorige week hebben we voor de derde keer een smogalarm gehad. Heel concreet werden we voor de eerste keer geconfronteerd met de zichtbare gevolgen van smog. Boven een aantal steden, waaronder Brussel en Roeselare, hing zeer duidelijk een donkere waas. Men kon dus visueel vaststellen wat smog was. Ook opvallend was de aandacht hiervoor, na uitspraken van een aantal huisartsen en longspecialisten, die opvallend meer mensen over de vloer kregen met longklachten als gevolg van de smog. Dat zijn, voor de eerste keer, twee duidelijk rechtstreekse gevolgen van de verhoogde concentratie van fijn stof en stikstofdioxide. Bovendien werden waarden gemeten die de voorbije 20 jaar niet meer zijn voorgekomen.

Een van de meest opvallende en in het oog springende maatregelen die de Vlaamse overheid neemt bij smogalarm, is een snelheidsbeperking op bepaalde delen van het autosnelwegennet. Het is duidelijk dat de ideale

verhouding tussen snelheid en uitstoot ligt op ongeveer 80 tot 90 kilometer per uur. Aan 90 kilometer per uur stoot een dieselpersonenwagen 25 tot 30 percent minder roet uit dan aan 120 kilometer per uur.

Het effect van die maatregel is bijzonder beperkt. Dat werd ook duidelijk gesteld door de heer Frans Fierens van de Vlaamse Milieumaatschappij. Hij zegt dat de snelheidsbeperking effect heeft, maar bijzonder weinig. De gevolgen van een snelheidsbeperking blijven beperkt tot een straal van 250 meter rond de autosnelweg. Bovendien zegt hij: "Tijdens een piek helpt er overigens niets. Je zou bij wijze van spreken het volledige verkeer en de industrie lam moeten leggen."

We moeten nadenken over meer langetermijnmaatregelen. Ik heb er twee voor ogen. Mevrouw de minister, een daarvan werd al voor een deel opgenomen door de maatregel die u vorige woensdagavond hebt afgekondigd, want deze tekst was gemaakt voor een actuele vraag vorige week. Een van mijn langetermijnvoorstellen was om de gebrekkige subsidiëring die we in Vlaanderen kennen, uit te breiden en analoog te maken aan wat in Nederland gebeurt, en een subsidie van 400 euro in te schrijven om in bestaande voertuigen een roetfilter in te bouwen.

Woensdagavond hebt u, zonder dat de vraag werd gesteld, er al een antwoord op gegeven. Het antwoord is goed, maar eigenlijk veel te beperkt. Als we 400 euro hebben per wagen en een totaalbedrag van 1 miljoen euro, leert een kleine rekensom dat het gaat om 2500 auto's, terwijl er meer dan een half miljoen nieuw ingeschreven diesellootvoertuigen rondrijden. Het totale aantal diesellootvoertuigen in ons land is meer dan 2,5 miljoen, 54 percent van het totale wagenpark. Met de subsidie bereiken we dus 0,1 percent van het diesellootwagenpark. Eigenlijk is dat een druppel op een hete plaat. Het is een goede aanzet, maar ik denk dat het meer mag zijn.

Als we weten dat de snelheidsbeperking tot 90 kilometer per uur, zeer fragmentair en gedurende twee dagen op bepaalde wegvakken, volgens de heer Fierens eigenlijk weinig uithaalt, rijst de vraag waarom we op die wegvakken geen permanente snelheidsbeperking tot 90 kilometer per uur kunnen invoeren als er veel verkeer is, dus tussen 6 uur 's morgens en 19 uur 's avonds.

Ik weet dat het nogal drastisch klinkt, maar het heeft wel een driedig gevolg. Het heeft onmiskenbaar positieve gevolgen voor het milieu omdat je dan permanent de snelheid verlaagt en dus ook de uitstoot van roetdeeltjes. De maximumcapaciteit van een autosnelweg ligt tussen de 80 en de 90 kilometer per uur. Met een dergelijke maatregel is er homogener verkeer, een betere doorstroming en een grotere capaciteit. Het blokrijden heeft bewezen dat met zo'n maatregel het aantal ongevallen daalt. Ik zie hier dus een winst op het gebied van milieu, doorstroming en verkeersveiligheid.

Mevrouw de minister, hebt u een evaluatie laten maken van eerdere gevallen van invoering van de smoglimiet van 90 kilometer per uur? Levert dat voordelen op, met name op het gebied van het milieu, de mobiliteit en de verkeersveiligheid? Ik ben overtuigd van wel. Heeft die evaluatie aangetoond welke die voordelen zijn?

Ziet u het zitten om op de huidige smogalarmtrajecten elke werkdag een snelheidsbeperking tot 90 kilometer per uur in te voeren tussen 6 uur 's ochtends en 7 uur 's avonds?

Wat is het effect van de premies die het Vlaamse Gewest geeft voor roetfilters voor personenwagens en vrachtwagens? Wilt u bijkomende maatregelen nemen ter promotie van goede roetfilters om tot een veralgemeend gebruik te komen?

Is er overleg geweest met het Brusselse Gewest over hun plan om op smogdagen alternerend de even of oneven nummerplaten toe te laten? Ik vind dat een nogal merkwaardige redenering. Overweegt u ook een dergelijke maatregel voor de Vlaamse steden?

Welke maatregelen hebt u genomen ten aanzien van de industrie?

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, vorige week waren we tijdens de plenaire vergadering het slachtoffer van ons eigen reglement want interpellatieverzoeken die omgezet waren in actuele vragen zijn niet aan bod kunnen komen. Een belangrijk thema kon op dat moment niet aan bod komen.

Mevrouw de minister, collega's, ik heb deze interpellatie vorige week geschreven op een moment dat het heel mooi weer was. Ik had zin om mijn stapschoenen aan te trekken of de fiets te nemen, maar er werd door verschillende gezondheidsexperts gezegd dat het beter was niet te veel zware inspanningen te leveren. Ondertussen kennen we allemaal de gevolgen van het fijn stof, of eigenlijk van de partikels die zich eraan vasthechten en die kunnen doordringen tot diep in de luchtwegen, en zo ernstige gezondheidsproblemen kunnen veroorzaken. Door fijn stof zijn er in ons land meer dan 10.000 vroegtijdige sterfgevallen, vooral onder zwakkere groepen, zoals ouderen en kinderen. Op de VRT hoorde ik vorige week een radiobericht waarin sprake was van een verhoogde opname in de ziekenhuizen wegens aandoeningen aan de luchtwegen.

Er zijn heel wat mogelijkheden om aan fijn stof te werken en er is ook al heel wat gebeurd. De reductie die is gerealiseerd in de industriële verbrandingsprocessen, is zeer aanzienlijk. Ik denk niet dat iemand in het parlement het nog betwijfelt dat de grootste winst

te boeken valt op het vlak van verkeer en transport. Daar zit Vlaanderen grondig fout.

Vooral de uitstoot van diesels is zorgwekkend. Ik heb de cijfers van de FOD Mobiliteit bekeken en de evolutie is niet zo gunstig. Het dieselwagenpark is de laatste 30 jaar fors gestegen en stijgt nog altijd fors. In 1993 bestond 30,8 percent van het aantal nieuwe inschrijvingen in het Belgische wagenpark uit diesels. In 2006 was dat percentage opgelopen tot liefst 74,6. Van het totale wagenpark in België, ongeveer 5 miljoen wagens, is 2,7 miljoen of 54,5 percent een dieselwagen. Dat getal gaat nog steeds in stijgende lijn. Voor 2007 hadden van de nieuw ingeschreven voertuigen maar liefst 423.000 een dieselmotor tegen 125.000 met een benzinemotor. Mevrouw de minister, dit is uiteraard niet alleen een kwestie van Vlaams beleid maar vooral van federaal beleid. De recente beslissing om de accijnzen op diesel te verlagen, is in dit licht geen goede keuze.

Groen! pleit er al enkele jaren voor om de roetfilter te installeren. Een drietal jaren geleden is dat hier voor het eerst aan bod gekomen in het kader van de begrotingsbesprekingen. Toen stelden we de vraag aan toenmalig milieuminister Peeters om naast de ecologiesteun voor roetfilters op dieselvrachtwagens, ook een premie te verlenen aan particuliere dieselwagens. De vraag was uiteraard ingegeven uit milieuoverwegingen maar vooral ook uit gezondheidsoverwegingen omdat we de evolutie van de gevolgen van fijn stof almaar beter inzien. Bovendien was ons voorstel ook een sociale maatregel omdat oude dieselwagens meestal terechtkomen in hun laatste levensjaren bij mensen die het financieel niet zo breed hebben.

De Vlaamse Regering heeft drie jaar geleden beslist om de ecologiepremie voor vrachtwagens in te voeren. Men tekende daar wel op in, maar ik heb begrepen dat de resultaten niet erg spectaculair zijn. Ik kom daar nog op terug.

Ons voorstel om naar het Nederlandse en Duitse voorbeeld ook een roetfilter voor privéwagens op diesel te subsidiëren, werd door toenmalig minister Kris Peeters niet aanvaard. Hij verwees toen naar de vergroening van wat hij de 'autofiscaliteit' noemde. Hij wil die op basis van een ecoscore moduleren. Hoe ver staat men daarmee, mevrouw de minister?

Gelukkig is er het groeiende inzicht dat er een probleem is. Ook de heer Koninckx had het daarover. Vorige week hebt u aangekondigd dat u de plaatsing van een roetfilter in oudere dieselwagens zult steunen, al zou de steun volgens niet-officiële bronnen slechts 1 miljoen euro bedragen. Gelukkig wordt het probleem erkend, maar dat bedrag is natuurlijk maar een druppel op een hete plaat.

Ik vergelijk even met Nederland. In 2007 was er voorzien in een budget van 20 miljoen euro voor de retrofit,

helemaal voorbehouden voor het inpassen van de roetfilter in al in gebruik zijnde dieselwagens. Tijdens de budgetcontrole van vorig jaar is dat bedrag nog verhoogd met 20 miljoen euro. Verder is de subsidiepot voor roetfilters op vrachtwagens van 75 miljoen euro naar 90 miljoen euro opgetrokken. In Nederland ging de introductie van dit subsidiesysteem gepaard met een zeer professioneel gevoerde informatiecampaagne, wat ertoe leidde dat vorig jaar 140.000 Nederlanders een premie hebben aangevraagd.

Ik heb voor u enkele vragen. Een: hoe evalueert u de steunmaatregel voor de installatie van roetfilters in vrachtwagens? Vindt u dat we van een succes kunnen spreken? Hoe groot is het aandeel van de vrachtwagens die een beroep op de regeling hebben gedaan? Twee: klopt het dat de steunmaatregel voor oude dieselwagens is beperkt tot een totaalbedrag van 1 miljoen euro? Dat bedrag zou goed zijn voor ongeveer 2500 dieselwagens, op een totaal wagenpark van 2,5 miljoen dieselwagens. In het licht van de jaarlijkse toename met 400.000 dieselwagens is dat inderdaad een druppel op een hete plaat.

Ik probeer toch even te peilen naar uw intenties, al mag dat niet. Bent u van plan om naar aanleiding van de begrotingscontrole dit bedrag van 1 miljoen euro substantieel te verhogen? En zult u de maatregel begeleiden met een goede sensibilisatiecampagne? Een persmededeling en een krantenartikel zullen op zich weinig soelaas bieden. Hoe zit het met de ecologische modulering van de verkeersbelasting die toenmalig minister Peeters voor 2008 had aangekondigd? Komt die er dit jaar nog?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, mijn vraag dateert van iets minder dan veertien dagen geleden, toen er van persaandacht voor het smogalarm en voor uw initiatief van afgelopen week nog geen sprake was. Dat was vooruitziend, maar het is jammer dat ik pas vandaag mijn vraag kan stellen door de – ik zeg niet trage – manier waarop het Vlaams Parlement werkt.

Vanaf 1 augustus 2006 kunnen bedrijven die investeren in gecertificeerde roetfilters voor vrachtwagens of Euro V-vrachtwagens aankopen, 25 of 35 procent van het investeringsbedrag terugkrijgen. In 2007 werd deze maatregel gehandhaafd. De Euro V-richtlijnen worden vanaf 2009 verplicht, maar ondertussen is er al sprake van de volgende, nog strengere norm: de Euro VI. Die zou inhouden dat vanaf 2014 nieuwe vrachtwagens en bussen die op de Europese markt komen, 67 percent minder stof en 80 percent minder stikstofdioxide mogen uitstoten dan wat mag volgens de Euro V-norm.

Bij de aankondiging van de maatregel tot terugbetaling van een deel van het investeringsbedrag, in 2006, nam

de Vlaamse overheid ook het initiatief om de federale overheid aan te manen om roetfilters en Euro V-vrachtwagens voor een verhoogde investeringsaftrek in aanmerking te laten komen.

Graag had ik van de minister geweten of het overleg met de federale overheid over de terugbetaling van roetfilters of Euro V-vrachtwagens resultaten heeft opgeleverd. Wordt in het overleg met de federale overheid en in uw Vlaamse initiatieven rekening gehouden met de toekomstige Euro VI-regeling?

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, fijn stof is een van de belangrijkste bronnen van luchtvervuiling in onze streken, met grote nefaste gevolgen op de volksgezondheid. Uit studies blijkt immers dat elke Vlaming drie gezonde levensjaren verliest ten gevolge van vervuiling door fijn stof.

Deze regering zit niet stil. Hier is het Vlaams actieplan fijn stof te weinig aan bod gekomen. In deze commissie heeft men het vooral gehad over de roetfilters. In dat actieplan, dat door uw voorganger is gelanceerd, staan evenwel 48 concrete acties ter vermindering van het fijn stof. Een van die maatregelen is de plaatsing van roetfilters op vrachtwagens. Ik juich dat toe, maar wil toch opmerken dat ik daarover tegenstrijdige berichten lees. Er zijn studies die stellen dat een reductie van het fijn stof met 90 percent mogelijk is, maar in Nederland betwist men dat. Uw voorganger heeft in dat verband vorig jaar nog gezegd dat goed moet worden onderzocht of roetfilters wel een gunstig effect hebben. Hij zei toen dat hij bij de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) een studie zou bestellen. Hoe ver staat het daarmee? Als die studie is opgeleverd, zou het interessant zijn als we ze zouden kunnen inkijken.

Het actieplan fijn stof omvat meer dan dat. Uw voorganger organiseerde ook een rondetafel over de meest getroffen regio's. Het gaat om de zogenaamde 'hotspotzones', zoals Roeselare, de Gentse kanaalzone, Antwerpen of Ruisbroek. Voor die zones zijn op de rondetafel zeer concrete maatregelen uitgewerkt. Een van die maatregelen is de aanpassing van de VLAREM-wetgeving (Vlaams Reglement op de Milieuvergunningen). Een andere is de bijsturing van de milieuvergunningen. Bovendien zou de milieu-inspectie op dagen dat de concentratie van fijn stof hoog is veel alerter optreden. Dat zijn goede maatregelen, maar we moeten ons afvragen of het wel volstaat. Vorige week waren de waarden de hoogste sinds twintig jaar. Volstaan die 48 acties wel?

Misschien moeten we zoals in Nederland op piekmomenten de moed opbrengen om bepaalde productieprocessen op een lager toerental te laten draaien. Op de

rondetafel bleek dat in de hotspotzones een aantal bedrijven grote boosdoeners zijn. Die bedrijven hebben meestal al ernstige inspanningen gedaan, maar dikwijls kunnen ze niet nog meer doen. Misschien moet op piekmomenten gedurende enkele dagen de productie worden verminderd. Als wagens op piekmomenten minder snel moeten rijden, dan kunnen bedrijven vergelijkbare inspanningen doen.

We hebben het nog niet gehad over de scheepvaart, dat met soms verouderde dieselmotoren op zware diesel werkt. Dat zou zeker in de havengebieden ook een van de veroorzakers van fijn stof zijn. Misschien moeten we ook op het internationale en Europese vlak nadenken over maatregelen.

Ik heb heel concrete vragen, mevrouw de minister. Zijn er sinds het actieplan loopt, nieuwe tendensen of verschuivingen merkbaar in de oorzaken? Welke zijn de grootste veroorzakers van het fijn stof? Zijn er recente wijzigingen merkbaar? Volstaan de 48 acties van het actieplan fijn stof om het fijn stof effectief te reduceren? Op sommige plaatsen zou volgens uw voorganger op de rondetafel een reductie van 38 percent noodzakelijk zijn. Of moeten er dringend bijkomende maatregelen worden getroffen? Wat de 90 kilometer-per-uur maatregel betreft, hebben we via allerlei kanalen vernomen dat de maatregel soms wel soms niet effect zou hebben. Is er onderzoek naar verricht? Heeft het effectief effect op dagen met hoge meetwaarden?

De hotspotzones worden met nog hogere concentraties zwaar getroffen. De Vlaamse Regering heeft een standstill aangekondigd. Er kunnen geen bijkomende bronnen van fijn stof extra worden toegelaten. Houdt men daar rekening mee bij het verlenen van milieuvergunningen? Ik heb vastgesteld dat er in de Gentse kanaalzone – de streek die ik het best ken – extra vergunningen zijn afgeleverd. Er is ook een milieu-effectenrapport (MER) aan vastgekoppeld. Houdt men daar ook rekening met de luchtkwaliteit en de concentraties aan fijn stof op deze hotspotzones? Dezelfde problematiek stelt zich in de Antwerpse haven, Roeselare, Ruisbroek en alle andere hotspotzones die door uw voorganger zijn aangeduid.

Op het lokale vlak krijgen we dikwijls de vraag of de lokale overheden er niks aan kunnen doen. Vanavond wordt er zelfs in onze gemeenteraad een interpellatie over gehouden. We blijven wat op onze honger zitten. Kunnen we wel maatregelen nemen? We kunnen altijd wel iets doen aan bijvoorbeeld ons wagenpark. Zijn er nog andere mogelijkheden? Ik verwijs ook naar het straatmodel, de metingen die op het lokale niveau kunnen worden gedaan. Kan er ook een lokale snelheidsbeperking aan worden gekoppeld?

Fijn stof stopt natuurlijk niet aan de grenzen. Het is een Europees probleem. De hoge piekwaarden die hier

worden gemeten, komen soms letterlijk overgewaaid uit het buitenland. Wordt dat in voldoende mate aangepakt en besproken op het Europese niveau? Hoe wordt dat door u, mevrouw de minister, opgevolgd?

De voorzitter: Mevrouw Hostekint heeft het woord.

Mevrouw Michèle Hostekint: Ik sluit mij aan bij de vraag van mevrouw Schauvliege. Er is al veel gezegd over en aandacht besteed aan de mobiliteit. Niemand betwist dat het de voornaamste oorzaak is van fijn stof. Ik vraag vooral aandacht voor het actieplan van uw voorganger Peeters, waarin 48 concrete acties voor burgers en industrie zitten vervat. Collega Schauvliege verwees naar maatregelen die zijn opgelegd voor de zogenaamde hotspots: de Gentse kanaalzone, Oostrozebeke, Ruisbroek, Roeselare en de Antwerpse haven.

Zelf ben ik afkomstig van een hotspot, Roeselare, waar het fijn stof zo goed als zeker te wijten is aan de zandtraffieken in de kanaalzone. Vorige week zijn er historische pieken gemeten. Het is belangrijk dat er constant wordt gemonitord en gemeten waar de problemen zich voordoen. Het is ook belangrijk om op gepaste tijden de juiste maatregelen te nemen, in het bijzonder op de industriële hotspots. In de pers stond vorige week te lezen dat de milieu-inspectie de bedrijven heeft aangemaand om zich klaar te houden om passende maatregelen en extra voorzorgen te nemen. Er kan bijvoorbeeld worden nagedacht over het uitstellen van sommige niet dringende activiteiten. Er zou kunnen worden overgeschakeld op zwavelarme brandstof, of goederen kunnen besproeid worden alvorens te worden overgeladen om zo het fijn stof te beperken.

De snelheidsbeperkende maatregelen zijn vooral gericht op het sensibiliseren van de mensen. In feite zou de maatregel het hele jaar door moeten worden uitgevoerd om echt effect te sorteren. We moeten de afweging maken voor de industrie. Het is altijd een moeilijke afweging tussen economie en ecologie. Het zou illusoir zijn om te denken dat het hele verkeer en de hele industrie kan worden lamgelegd op dagen met een verhoogd smogalarm. Ik maak me geen illusies, maar we moeten evenmin rekenen op de goodwill van bedrijven, zoals het de afgelopen weken is gebeurd. Het is belangrijk dat we een pakket maatregelen klaar houden die we aan de bedrijven kunnen opleggen op dagen met een smogalarm en een verhoogde concentratie aan fijn stof.

De voorzitter: De heer Matthijs heeft woord.

De heer Erik Matthijs: Er is hier al van studies gesproken. Ik heb een studie doorgenomen van de Technische Universiteit Delft. Daarin wordt gesteld dat ongeveer vijf percent van circa zeven miljoen in Nederland rondrijdende auto's verantwoordelijk is voor meer dan 40 percent van alle fijnstofuitstoot. Delftse nanotechnologen ontwikkelden een fijnstofmeter waarmee de grootste vervuilers

er in het voorbijrijden uit kunnen worden gehaald. Volgens de onderzoekers komen deze vervuilers normaal gesproken niet door de keuring. In Nederland noemt men dat de algemene periodieke keuring. Het gaat vooral om dieselmotoren, maar ook om auto's met een arm-mengselmotor en een directe benzine-inspuiting. Deze motoren produceren roet dat veel fijner is dan het roet uit een dieselmotor. Helaas zit de fijnstofmeter nog maar in een experimentele fase, anders zou hij een nuttig instrument kunnen zijn op ons wegennet.

Intussen behelpen we ons met een snelheidsbeperking tot 90 kilometer per uur. De effecten van die maatregel blijven beperkt tot een strook van 250 meter aan weerszijden van de autosnelweg, en dat dan nog op voorwaarde dat de auto, die 90 kilometer per uur rijdt op een laag toerental draait. Volgens verschillende experts is een toerental van 2000 toeren per minuut ideaal en speelt de snelheid op zich niet zo'n grote rol. De politie kan uiteraard onmogelijk het toerental gaan controleren.

De studie van de Technische Universiteit Delft stelt dat een ingebouwde roetfilter in een nieuwe wagen leidt tot een vermindering van het fijn stof met 90 percent. Bij een montage achteraf is er volgens de onderzoekers slechts een effectiviteit van 30 tot 50 percent en zouden de omstandigheden in zo'n filter bovendien ideaal zijn voor de vorming van fijne, giftige deeltjes die kanker en genetische afwijkingen kunnen veroorzaken. Die deeltjes zouden precies in die roetfilter ontstaan. De filter zou enkel de grootste roetdeeltjes tegenhouden, terwijl net de fijne deeltjes het gevaarlijkst zijn.

Naar de mogelijke schadelijkheid van achteraf gemonteerde filters voert de Nederlandse organisatie Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) momenteel een onderzoek. TNO wijst erop dat de retrofit – een achteraf gemonteerde filter in een bestaande wagen – toch veel schadelijke componenten tegenhoudt, zeker in combinatie met een katalysator, die nog eens voor een reductie van 80 percent aan schadelijke stoffen zorgt.

Hieruit blijkt het nut van de jaarlijkse keuring van de auto's, die de grootste vervuilers uit het verkeer kan halen. Daarnaast moeten er maatregelen genomen worden om de uitstoot van die wagens aan banden te leggen.

Een roetfilter is nuttig, vooral wanneer hij ingebouwd is bij de assemblage van de wagen. Achteraf ingebouwd zou hij minder nuttig zijn. Om te weten of de retrofit schadelijker is dan nuttig, is verder onderzoek nodig. 90 kilometer per uur rijden heeft slechts beperkt nut en is voor sommige auto's zelfs niet gunstig. De vraag is of die maatregel verfijnd moet worden. Ook daar moet nog bijkomend onderzoek naar gevoerd worden.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik steun de suggestie van mevrouw Schauvliege en de heer Matthijs om de effectiviteit van de retrofits grondig te checken. Ook volgens mijn literatuur haalt een geïntegreerde filter in een nieuwe wagen een heel hoog rendement – meer dan 90 percent van de fijne stofpartikeltjes worden eruit gefilterd – maar ligt dat rendement veel lager bij een achteraf ingebouwd retrofitsysteem. Het ergste is dat de retrofit vooral met betrekking tot de kleine stofdeeltjes, die toch het schadelijkst zijn voor de gezondheid, een zeer laag rendement blijkt te halen.

Als je mensen aanzet om te investeren in een retrofitinstallatie, gaan ze wellicht ook veel langer met die wagen rijden, omdat zo'n filter, zelfs met een premie, een aanzienlijke investering is. Dat kan dus de omschakeling van ons wagenpark naar meer schone dieselwagens, waar een roetfilter meteen ingebouwd is, vertragen. Dat is een nadelig bijeffect dat daar kan optreden. Daarom vraag ik om op voorhand zeer goed na te gaan wat het rendement is van dergelijke maatregelen.

Ik ben blij dat mevrouw Schauvliege het debat heeft opengetrokken naar de problematiek van het fijn stof in het algemeen en de regionale benadering voor de hotspotzones in het bijzonder. In dat kader wil ik u vragen, mevrouw de minister, hoever het staat met het saneringsplan voor de Antwerpse havenregio. Rond de meeste hotspotzones zijn al maatregelenprogramma's opge maakt om de uitstoot terug te dringen tot onder het niveau nodig om de luchtkwaliteitsnormen te halen. Het saneringsplan voor de Antwerpse havenregio is echter nog altijd niet goedgekeurd. Nochtans is dat een zeer belangrijke hotspot door de massale aanwezigheid van bronnen van fijnstofemissies, zoals de op- en overslag van droge bulk en de scheepsmotoren.

Een half jaar geleden heb ik u gevraagd naar de stand van zaken van dat saneringsplan. Toen was het plan bijna klaar om aan de Vlaamse Regering voorgelegd te worden. Sindsdien heb ik er niets meer van gehoord. Wat is de huidige stand van zaken in dit dossier? Zit daar een systeem van walstroomlevering in vervat? In de Amerikaanse en een aantal Scandinavische havens kunnen aanmerende schepen voor hun stroomvoorziening namelijk aantakken op een stroomnet langs de kade. Op die manier kunnen ze hun vuile generatoren uitschakelen, die anders heel wat zwaveldioxide en fijn stof uitstoten. Indien dat systeem van walstroomlevering niet voorzien is in het saneringsplan, zou ik graag weten waarom. We hebben mijns inziens alle maatregelen nodig om de luchtkwaliteit in de hotspotzones te verbeteren.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het is inderdaad goed dat we de

discussie opentrekken en de problematiek wat ruimer zien. Ik vind de inbreng van de heer Matthijs heel nuttig en interessant. Volgens mevrouw Schauvliege zou fijn stof onze levenskansen met zowat drie jaar inperken. Ik vind het echter nog veel erger dat steeds meer kleine kinderen ademhalings- en astmaproblemen hebben. Dat is een signaal dat we verkeerd bezig zijn.

Uit wetenschappelijke studies blijkt ook dat het sowieso beter zou zijn indien er minder wagens zouden zijn, ongeacht wat we aan die wagens doen. Dat kunnen we alleen bereiken via een andere benadering. Er wordt gezegd dat het een van de moeilijkste opdrachten zal zijn om mensen ertoe aan te zetten minder met de wagen te rijden en meer te voet te gaan of gebruik te maken van de fiets en het openbaar vervoer. Maar hoe zit het dan eigenlijk met onze ruimtelijke ordening, met het autoluw maken van dorpskernen? Daarbij willen we proberen woonconcentraties te realiseren rond openbaarvervoerknooppunten. Vanmorgen hoorde ik toevallig op de radio dat de organisator van Batibouw heel wat aandacht besteedt aan bewoning rond openbaarvervoerfuncties zodat mensen minder de wagen moeten nemen. Dat lijkt me een goede zaak.

Verder moeten we ook nagaan in hoeverre we het gebruik van de gps kunnen stroomlijnen. Wanneer men in de file staat op de autosnelweg tussen Hasselt en Brussel, lost het niets op om de autosnelweg te verlaten in Rotseelaar en bij ons in de file te komen staan. De gps brengt mensen vaak naar plaatsen waar ze niet thuishoren.

Ik pleit er ook voor om permanent lagere snelheden in te voeren, zeker op die plaatsen waar de concentratie en de externe hinder het grootst zijn. Mevrouw de minister, ik ben ervan overtuigd dat de enige goede oplossing is te proberen om de kosten veroorzaakt door het verkeer te internaliseren.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, het viWTA heeft net een rapport uitgebracht dat is opge maakt door de mensen van Transport & Mobility Leuven. Het lijkt me nuttig om eens na te gaan wat het rapport zegt over de modal shift. Een van de conclusies uit dat rapport is dat de Vlaamse overheid vooral maatregelen neemt die het openbaar vervoer aantrekkelijk maken zonder het privéwegverkeer minder aantrekkelijk te maken. Er staan ook behartigenswaardige zaken in over de bijdrage van de basismobiliteit.

Wanneer we deze discussie willen voeren, dan moeten we ook de discussie voeren over het gratis vervoer. Het gratis vervoer is een mooi verhaal, maar het draagt in een aantal gevallen flink bij tot meer fijn stof. In dit rapport staat heel duidelijk dat mensen die vroeger te voet of met de fiets gingen, nu gebruik maken van het openbaar vervoer, met alle negatieve gevolgen van dien.

De heer Patrick Lachaert: Mevrouw de minister, u bent woordvoerder voor de ministers van Leefmilieu in België onder het Sloveens voorzitterschap van de Europese Unie dat loopt tot 30 juni. Ik wil hier dan ook even het internationale aspect benadrukken.

Het probleem van het fijn stof moet in het juiste kader worden geplaatst. Uit andere studies blijkt dat er veel fijn stof uit het oosten komt. Een van de oorzaken daarvan is het uitdrogen van het Aralmeer. Dat stof wordt opgesmeten en zou in Europa neerdalen. We moeten het probleem dan ook op dat niveau benaderen. Regionale maatregelen zijn belangrijk maar ook Europa moet een antwoord bieden voor de omliggende staten, meer bepaald Kazachstan en Oezbekistan.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Het gaat hier om een probleem waarover iedereen, over de fracties heen, bezorgd is. Ook binnen eenzelfde fractie worden over bepaalde oplossingen soms tegenstrijdige berichten gemeld. Een aantal zaken moeten in de toekomst nog verder worden uitgezocht.

Ik wil starten met een misverstand uit de wereld te helpen. Wanneer we de statistieken bekijken, zou u kunnen denken dat er meer fijn stof aanwezig is in de lucht, maar dat is niet waar. Er is minder fijn stof dan vroeger. De pieken die er de voorbije weken zijn geweest, waren heel ernstig maar toch daalt de gemiddelde hoeveelheid fijn stof.

Er zijn in dit Vlaams Parlement al heel wat discussies geweest over de problematiek van het fijn stof. Deze commissie heeft ter zake ook al heel wat initiatieven genomen. De vraagstellers hebben de problematiek nog eens geschetst. Er is heel vaak verwezen naar het Vlaams actieplan fijn stof, dat dateert van 23 december 2005. In februari 2008 is een laatste stand van zaken opgemaakt. Het lijkt me nuttig om tijdens de volgende maanden een evaluatie te maken van dat actieplan. We moeten daarbij nagaan waar er eventueel bijstellingen nodig zijn.

Er is een Europese kaderrichtlijn die aan de lidstaten oplegt om luchtkwaliteitsdoelstellingen te halen. Die richtlijn dateert van 1996 en werd gevolgd door verschillende dochterrichtlijnen waarin voor specifieke verontreinigingscomponenten grenswaarden zijn vastgelegd. Voor fijn stof en stikstofoxide – een secundaire bron van fijn stof – gaat het over de richtlijn van 1999. Op dit moment is een herzieningsronde bezig voor de grenswaarden inzake fijn stof. Enerzijds wordt het zeer fijn stof, het PM_{2,5} (particulate matter), geëvalueerd. Anderzijds wordt beoogd om iets meer ademruimte te geven voor het halen van de dagnorm voor fijn stof PM₁₀.

Vlaanderen heeft een aantal gepaste maatregelen getroffen die, waar nodig, bijgestuurd kunnen worden. Daar-

naast moet er ook ruimte zijn voor nieuwe initiatieven. Ik verwijs naar het saneringsplan fijn stof, dat door mijn voorganger werd opgesteld en werd overgemaakt aan de Europese Commissie. Er zijn de actieplannen inzake hotspotzones.

Mijnheer Martens, u hebt terecht aangekaart dat het actieplan voor de hotspotzone Antwerpen nog niet af is, maar ik moet daar helemaal niet mee naar de Vlaamse Regering. Het is een actieplan dat zo goedgekeurd kan worden. Er lopen nog altijd gesprekken, waarbij onder andere walstroomlevering wordt onderzocht. Maar dat is niet evident. U zegt dat het al overal gebeurt, maar dat is niet zo. Het wordt dus onderzocht. De problematiek in de Antwerpse zone is heel belangrijk, maar ook heel complex. Als we het actieplan afronden, moet het ook goed gebeuren. De gesprekken daarover gaan actief verder.

Mevrouw Schauvliege, u vraagt zich af wat de voornaamste oorzaken en bronnen van te hoge fijnstofconcentraties in de lucht zijn en of hier al tendensen en verschuivingen merkbaar zijn sinds de invoering van het saneringsplan.

De voornaamste bronnen zijn in volgorde van belang: landbouw – vooral stallemissies en het bewerken van landbouwgronden – transport, industrie en energieproductie – met als voornaamste bron raffinaderijen en elektriciteitscentrales – en huishoudens. We zouden het soms vergeten, maar het goed onderhouden van de verwarmingsketel is een niet onbelangrijk element in het geheel.

Onderzoekers geven aan dat niet alle soorten fijn stof wellicht dezelfde gezondheidsimpact hebben, maar op vandaag bestaat daarover nog geen volledige duidelijkheid. Ook in de wetenschap is men verdeeld en lopen nog allerhande onderzoeken.

Er werd terecht opgemerkt dat, om de algemene achtergrondconcentratie in Vlaanderen te bepalen, het grensoverschrijdend aandeel belangrijk is. We kunnen vandaag niet stellen dat het actieplan op zich al een bijzonder groot resultaat heeft en er een spectaculaire evolutie merkbaar is. We zullen dat pas zien als het plan volledig is geïmplementeerd en alle maatregelen tot een volledige uitwerking kunnen komen.

Er zijn ook een aantal grootschalige maatregelen in aantocht. Ik verwijs naar de strengere voertuignormen op Europees niveau. Men zegt dat in 2009 de Euro 5-norm verplicht wordt, maar dat is enkel voor de nieuwe types auto's. Voor alle bestaande wagens die nieuw verkocht worden, geldt de verplichting niet. Die komt er pas vanaf 2011. Pas vanaf 2011 zal elke verkochte nieuwe wagen moeten voldoen aan de Euro 5-reglementering. Dat is dus een belangrijke nuance.

Dan komen we bij de vraag of het nodig is om op Vlaams of gewestoverschrijdend niveau een tandje bij te steken wat het eventueel vervroegd beperken van de schadelijke uitstoot van bestaande wagens betreft.

Voor de bedrijven zijn er de hotspotzones, want er is een duidelijke invloed van plaatselijke bronnen. De voorzitter heeft verwezen naar het Aralmeer, dat uitdroogt en stof in de lucht zwiert. Als in een haven een schip toekomt met zand – in Roeselare is dat onder andere een probleem –, gaat het zand de lucht in, vormt een wolkje en zo krijgt men een fijnstofprobleem. De kleine maatregelen in de hotspotplannen kunnen soms significante preventieve gevolgen hebben.

Bijvoorbeeld in Oostrozebeke is er een merkbare verbetering vastgesteld door heel specifieke acties, gericht op de spaanplaatbedrijven. In de haven van Antwerpen is er een heel positieve invloed vastgesteld als gevolg van de aangescherpte norm voor raffinaderijen.

Mevrouw Hostekint, Roeselare vormt ook een hotspotzone. Dat toont ook aan hoe lokaal het probleem is. In Roeselare zijn er twee meetposten: een in de haven en een in het centrum. De meetpost in het centrum toont aan dat de waarden daar veel beter zijn dan in de haven. Dat duidt opnieuw op het belang van heel lokale, individuele maatregelen.

Mevrouw Schauvliege, u vraagt zich ook af of het saneringsplan fijn stof volstaat om de luchtkwaliteit en de aanwezigheid van fijn stof in Vlaanderen te reduceren en wat de recente bevindingen en onderzoeken ter zake zijn. U hebt zelf gezegd dat het plan zeer veel maatregelen bevat. Ze hebben een effect, maar we moeten het in zijn geheel bekijken. In Vlaanderen zijn we natuurlijk ook afhankelijk van een aantal Europese initiatieven, die globaal een grote impact zullen hebben.

Een aantal maatregelen, zoals een nieuwe normering voor diffuse stofemissies voor op- en overslagactiviteiten, worden op dit ogenblik ook nog technisch uitgewerkt en kunnen een belangrijke impact hebben. Maar zelfs als we die maatregelen vrij vlot kunnen goedkeuren, zal de implementatie op het terrein ook nog enige tijd in beslag nemen.

Op Europees niveau wordt gewerkt aan een aanpassing van de dochterrichtlijn, zodat de mogelijkheid bestaat dat die lidstaten die de opgelegde normen nu niet kunnen halen ondanks gerichte inspanningen, een derogatieverzoek kunnen indienen waarbij er beperkt uitstel wordt gegeven voor het halen van de dagnorm voor fijn stof.

Mevrouw Schauvliege, u vraagt ook of er onderzoek gedaan is naar de effectiviteit van sommige maatregelen. Meer bepaald wordt de vraag gesteld of de verlaging van de snelheid naar 90 kilometer per uur op sommige snel-

wegen enig effect heeft. Daaraan wordt de vraag gelinkt of er zich niet meer duurzame en preventieve maatregelen opdringen.

Het saneringsplan bevat heel wat duurzame en preventieve maatregelen. De snelheidsbeperking tot 90 kilometer per uur is zowat de enige nieuwe kortetermijnmaatregel.

Mevrouw Hostekint, u had het over de goedwillendheid van bedrijven om in piekperiodes acties te ondernemen, maar hierover bestaat toch een misverstand. Er bestaat al vele jaren een draaiboek wintersmog. Dat werd gemaakt op basis van de VLAREM-regelgeving. Daarin wordt aangegeven welke maatregelen moeten – met de nadruk op moeten – worden genomen als er te hoge concentraties aan NO₂ en SO₂ gemeten worden. Beide zijn bronnen van secundair fijn stof. De voorbije jaren werd nooit de alarmdrempel overschreden en zelfs de waarschuwingdrempel werd nooit overschreden. De piek die we vorige week hebben gekend, is de eerste in vele jaren. De alarmfase werd ingezet, maar de bedrijven hebben de maatregelen niet moeten nemen, omdat er net op tijd een daling van de waarden werd vastgesteld.

Het heeft me positief verrast hoe goed het systeem vorige week heeft gewerkt. Het wintersmogplan bevat, voor de bedrijven die de grootste impact kunnen hebben voor die twee stoffen, een aantal maatregelen. De milieu-inspectie heeft de bedrijven verwittigd, en onmiddellijk wisten de bedrijven wat ze moesten doen. Ze waren paraat en hebben er vrij positief op gereageerd.

Ik heb dinsdagavond een goed overleg gehad met minister Huytebroeck uit Brussel en minister Lutgen uit Wallonië. Daar is de vraag gesteld of het wintersmoghandboek niet kan worden veralgemeend en of het niet van belang zou zijn om op dezelfde manier te werk te gaan en globaal gezien dezelfde piste te volgen. Er is afgesproken om in de toekomst te proberen een gelijkwaardig systeem te ontwikkelen in de drie gewesten.

Alle andere maatregelen die genomen zijn of gepland worden in het Vlaams actieplan fijn stof, zijn meer duurzame maatregelen zoals de subsidie voor roetfilters voor vrachtwagens, de subsidie voor Euro V-vrachtwagens en voorstellen tot aanscherping van de algemene stofnormen. In de principieel goedgekeurde VLAREM-wijzigingen zitten ook een aantal voorstellen, maar we moeten nog tot een definitieve goedkeuring komen. Andere maatregelen zijn de in het verleden reeds goedgekeurde aanscherping van de sectorale normen en een hele reeks maatregelen die momenteel in ontwikkeling zijn zoals de hervorming van de verkeersbelasting of de aanscherping van de wetgeving omtrent diffuus stof.

Mevrouw Schauvliege vraagt of in de hotspotzones met fijn stof rekening wordt gehouden bij het verlenen van milieuvergunningen omdat de Vlaamse Regering heeft aangekondigd dat in die zones de fijnstofconcentraties niet mogen toenemen. Het antwoord moet in twee delen worden opgesplitst. In de eerste plaats is het fout te denken dat de fijnstofproblematiek niet aan bod komt bij het verlenen van milieuvergunningen klasse 1, met eventueel een hoger beroep bij mij. Niet elk milieuvergunningsbesluit maakt specifiek melding van de fijnstofproblematiek, maar voor inrichtingen waar tijdens het voorafgaand onderzoek is komen vast te staan dat de impact inzake fijn stof te verwaarlozen is, door bijvoorbeeld de aard van het productieproces, de omkaderende bedrijfsmaatregelen of de toepassing van beste beschikbare technieken, zal uiteraard in het milieuvergunningsbesluit niet nog eens extra aandacht worden besteed aan bijkomende maatregelen. Waar dat niet het geval is, wordt wel expliciet melding gemaakt van stofbeheersende maatregelen. Heel veel aanvragen moeten een voorafgaand milieueffectenrapport bevatten. Daarin moet uiteraard de problematiek van het fijn stof worden behandeld. Voor die inrichtingen waar de vorming van fijn stof wel een relevant probleem kan zijn bij de exploitatie, wordt in het milieuvergunningsbesluit wel aandacht geschonken aan extra maatregelen. Heel specifiek voor de Gentse kanaalzone verwijs ik naar de bijzondere voorwaarden die aan een aantal bedrijven zijn opgelegd, bijvoorbeeld aan Cargill, Inter-Beton, Fuji Oil Europe, Luzenac, Shanks enzovoort. Alsook de Electrabelcentrale op het terrein van Arcelor Mittal.

Ten tweede hebben de opgelegde bijzondere voorwaarden betrekking op het maximaal voorkomen van zowel de geleide als de diffuse stofemissies. Deze diffuse emissies zijn vooral afkomstig van de op- en overslag van stuifgevoelige materialen.

Zo kom ik bij de vraag welke rol is weggelegd voor de lokale overheden en welke maatregelen zij kunnen nemen om de fijnstofconcentraties te verminderen. Gezien er in steden en gemeenten een verweving is van verkeer, huishoudelijke stookinstallaties en bewoning, zijn acties binnen steden en gemeenten van belang. Er zijn allerlei maatregelen die door lokale overheden kunnen worden genomen. Enkele voorbeelden zijn het opnemen van bijzondere voorwaarden in de milieuvergunning van klasse 2-bedrijven, 30 kilometer-per-uur-zones in de binnenstad, de P-routes, het fietsbeleid, het beleid inzake autodelen enzovoort. Het is afhankelijk van de lokale situatie welke maatregelen het meest zinvol zijn.

Ter ondersteuning van de steden en gemeenten voor het vaststellen van knelpuntstraten werd het stratenmodel CAR-Vlaanderen ontwikkeld en verspreid. In de nieuwe samenwerkingsovereenkomst die kan worden gesloten met gemeenten, heb ik in subsidies voorzien voor het vaststellen van knelpunten en het treffen van maatregelen.

Men kan hiervoor acties ontwikkelen en gemeenten kunnen hiervoor projecten indienen. Het is echter voor lokale overheden niet altijd eenvoudig om in te schatten welke bijzondere voorwaarden zinvol kunnen zijn om te worden opgenomen in milieuvergunningen voor klasse 2-bedrijven. Ik heb de voorbije maanden een aantal vragen van gemeenten in dat verband ontvangen. Ik heb daarom gevraagd aan de administratie om de kennis die erover bestaat en de maatregelen die opgenomen worden, ter beschikking van de gemeenten te stellen.

Wat de algemene context betreft, werd door een aantal leden gewezen op het grensoverschrijdende karakter van de problematiek. Ik ben de komende zes maanden Belgisch vertegenwoordiger in de Europese raad Leefmilieu, die maandag vergadert in Brussel. Iemand heeft hier de problematiek van de uitstoot in de scheepvaart aangekaart. Dat thema staat bij de variapunten op de agenda. Dat betekent dat er zal worden nagegaan of dat effectief een belangrijk probleem is. Het zal door België worden gesteund.

Ook voor vele andere dossiers is de Europese regelgeving ontzettend belangrijk en vormt ze eigenlijk de basis voor onze Vlaamse regelgeving. De opvolging en bijsturing van de Europese initiatieven is een belangrijke opdracht voor mijn administratie. Verscheidene personen maken deel uit als expert van het Coördinatietecomité voor het Internationaal Milieubeleid (CCIM), dat de Belgische standpuntbepaling van de Europese regelgeving voorbereidt. Voor elk dossier stelt de Europese expert een fiche op met een voorstel van basismandaat dat door mij wordt goedgekeurd of bijgestuurd. De Vlaamse experts sturen op basis hiervan het beleidsvoorbereidende proces bij.

Wat de relevante Europese dossiers betreft, kan ik u meedelen dat binnenkort de nieuwe richtlijn luchtkwaliteit goedgekeurd wordt met nieuwe normen voor heel fijn stof, het zogenaamde PM 2,5. Bijkomend werden nieuwe Europese normen voor personenwagens goedgekeurd en lopen de onderhandelingen voor de nieuwe richtlijn met betrekking tot Euro VI-normen voor zware voertuigen.

Bij de onderhandelingen van deze nieuwe richtlijnen is Vlaanderen nauw betrokken, niet alleen voor de bijsturing van de Europese voorstellen, maar ook voor het aankaarten van ontbrekende elementen. Bij de Europese Commissie werd meermaals de nood aan bijkomende Europese maatregelen aangekaart, zoals de normen voor voertuigen.

Ik kom tot de vragen over een evaluatie van eerdere gevallen van invoering van het smogalarm. Men zou kunnen denken dat het eerste alarm pas in maart 2007 werd gegeven. Maar het is toen de eerste keer geweest dat de procedure in werking is getreden. Voordien be-

stond er helemaal geen procedure. Naar aanleiding van het eerste smogalarm in maart 2007 werd een evaluatievergadering gehouden met experts. Zij toonden aan dat op basis van de emissiecurven waarbij de emissies in functie van de snelheid worden opgenomen, 90 kilometer per uur rijden wel degelijk tot lagere fijnstofemissies leidt.

Anderzijds heeft de ingevoerde snelheidsbeperking ook al in praktijk aangetoond dat er op het vlak van doorstroming een vorm van blokrijden ontstaat waardoor er minder acute filevorming is. Dat kan ook bijdragen tot een vermindering van de fijnstofuitstoot. Het effect van de 90 kilometer-per-uur-regel op de luchtkwaliteit wordt momenteel onderzocht. Uit de metingen kan het effect niet onmiddellijk afgeleid worden aangezien men op dezelfde plaats zou moeten meten met en zonder snelheidsbeperking. Ook exact dezelfde meteorologische omstandigheden moeten aanwezig zijn. In feite worden dus altijd appels met citroenen vergeleken.

Momenteel wordt het effect bepaald via modellering. Niemand zal betwisten dat het effect van de maatregel niet onmiddellijk voor het hele territorium merkbaar is, maar dat het effect beperkt is tot de zone onmiddellijk rond de plaats waar de maatregel geldt. Dat is de reden waarom in Vlaanderen niet is gekozen om op alle snelwegen de 90 kilometer-per-uur-maatregel in te voeren, maar alleen een snelheidsverlaging in te voeren in de stroken die voorbij of door een drukke regio gaan. Dat is in het bijzonder de regio rond Gent en Antwerpen en zo meer, waar de bevolkingsdichtheid relatief hoog is.

Anderzijds – en dat mogen we niet onderschatten – heeft deze maatregel een belangrijk sensibiliserend effect wat duidelijk is geworden door de media-aandacht en de vele ontvangen reacties. Ik heb intussen twee smogalarmmomenten meegemaakt. Men voelt dat de mensen er al automatisch rekening mee gaan houden. Mijn ervaring op de weg naar Brussel is dat de maatregel wel werd opgevolgd. Het aantal boetes dat toen is uitgeschreven, lag niet hoger dan op andere dagen. Mocht men er zich niet aan hebben gehouden, had het aantal uitgeschreven boetes toch spectaculair hoger gelegen.

Er was heel wat te doen over het feit dat het hele gebeuren meer leek op een kakofonie. In Wallonië was er op het hele wegennet een aanbeveling uitgevaardigd om slechts 90 kilometer per uur te rijden, in Brussel vroeg men meer handhaving en in Vlaanderen werd in sommige zones 90 kilometer per uur gereden. Dat was een reden om nog eens samen te zitten met mijn twee vriendelijke collega's van Leefmilieu. Daar is de afspraak gemaakt om over het hele grondgebied eenzelfde systeem toe te passen. Dat betekent concreet dat Wallonië er zich toe engageert om effectief ook een snelheidsbeperking in te voeren van 90 kilometer per uur langs drukke assen, dezelfde manier als in Vlaanderen. Er is een werkgroep opgericht die dat op het technische vlak moet uitwerken.

Daarmee samenlopend heb ik ook aan mijn administraties de opdracht gegeven om het protocol dat de aan- en afkondiging van het smogalarm regelt, te verfijnen zodat de kans op te vroeg of te laat reageren vermindert. De aan- en afkondigingen gebeuren immers via een protocol. Er is heel wat te doen geweest over het feit dat het alarm een dag te vroeg is afgeblazen. Dat komt omdat men zich baseert op voorspellingen. Ook voorspellingen zijn soms onvoorspelbaar. Vandaar dat verfijning van de metingen daar iets kunnen toe bijdragen. Dat moet ook met de andere gewestelijke administraties worden bekeken.

Collega Koninckx vroeg of ik het zie zitten om op de smogalarmtrajecten elke werkdag een snelheidsbeperking tot 90 kilometer per uur in te voeren overdag. Ik wil hier eerst toch even aanstippen dat de snelheidsbeperking werd ingevoerd op basis van resultaten uit de studie 'Immissieproblematiek ten gevolge van het verkeer'. Een permanente snelheidsverlaging werd in deze studie bekeken en het positieve effect hiervan op de luchtkwaliteit werd via modellering aangetoond. Het effect is echter het grootste op de stikstofconcentraties in de lucht en veel minder op de fijnstofproblematiek.

Momenteel zijn er geen plannen om zonder meer naar een permanente snelheidsverlaging te gaan. Ik heb dat een tijdje geleden al in de plenaire vergadering gezegd. Wel weet u dat momenteel hard gewerkt wordt aan de realisatie van dynamische snelheidsbeperkingen. We hebben daar een achterstand en heb dat al in de commissie gezegd. We moeten absoluut investeren in een dynamisch snelheidsmanagement, zeker op de ringwegenzones met snelwegen en dichtbebouwde concentraties. Ik heb vorig jaar nog iets meer dan vijf miljoen euro uitgetrokken om langs de E313 versneld te voorzien in dynamische snelheidssignalisatie. Eens we daarover beschikken, kunnen we waar nodig de snelheidsverlagingen invoeren. Ze zijn duidelijk, ze zorgen niet voor verwarring en iedereen ziet ze. Op die manier kunnen we de snelheid optimaliseren in functie van doorstroming, veiligheid en milieu.

We komen nu bij het onderdeel roetfilters. Ik wil hier een duidelijk onderscheid maken tussen de maatregelen voor vrachtwagens en personenwagens. Ik zal eerst ingaan op de maatregelen voor vrachtwagens. De collega's Daems en Fournier vragen hoe ik de steunregeling voor roetfilters voor vrachtwagens evalueer. De vraag wordt ook gesteld hoeveel vrachtwagens procentueel in relatie tot het totale vrachtwagenpark een beroep gedaan hebben op deze regeling. Ook collega Koninckx is geïnteresseerd in de effecten van deze maatregel. Aansluitend daarbij vraagt collega Fournier of het aangekondigde overleg met de federale overheid met betrekking tot de verhoogde fiscale aftrek van roetfilters en Euro V-motoren al iets heeft opgeleverd. Ik heb wat cijfermateriaal meegebracht.

De ecologiepremie werd midden 2007 hervormd, zowel wat betreft de aanvraagprocedure als de toegekende steun. Het aantal dossiers dat werd ingediend vóór de hervorming betreft 645 voor Euro V-vrachtwagens en 10 voor roetfilters. Elk dossier bevat meerdere vrachtwagens of roetfilters. Een ruwe schatting van het aantal geeft ongeveer 5500 Euro V-vrachtwagens en een kleine 200 roetfilters. Dit kwam neer op een totale steun van 9,2 miljoen euro, waarvan 6 miljoen uit de leefmilieubegroting van 2006 en 2007 in totaal. U weet dat de ecologiepremie halfweg vorig jaar is hervormd in een callsysteem. Na de hervorming heeft er één call plaatsgehad in 2007, een tweede call voor 2008 loopt nog. Er werden tijdens de eerste call 62 dossiers ingediend voor Euro V-vrachtwagens, ongeveer 460 vrachtwagens, en 1 dossier voor roetfilters. De rangschikking van deze eerste call is nog niet bekend. Daarom kan ik u nog niet zeggen hoeveel steun er daadwerkelijk is gegeven. Op het totaal aantal vrachtwagens betekent dat ongeveer 6 percent van het wagenpark.

Aangezien vanaf oktober dit jaar alle nieuwe types vrachtwagens die op de markt gebracht worden, minimaal moeten voldoen aan de Euro V-normen, zal het relatieve aantal van de schone vrachtwagens sneller toenemen. Om het aandeel schone vrachtwagens nog sneller te vergroten, is het belangrijk dat de subsidieregeling geen alleenstaande maatregel blijft. Reeds van bij de goedkeuring van de ecologiepremie werd aangehaald dat de maatregel moest worden versterkt door een verhoogde investeringsaftrek en door een hervorming van de verkeersbelastingen voor vrachtwagens. Begin 2007 werd door de interministeriële conferentie Leefmilieu aan de federale minister van Leefmilieu gevraagd om de verhoogde investeringsaftrek te onderzoeken. Ik heb hierover sindsdien geen nieuws meer ontvangen en heb dan ook de opdracht gegeven om die vraag opnieuw te stellen.

Wat de hervorming van de verkeersbelastingen betreft, lag er een voorstel op tafel. Door het voornemen om rekeningrijden in te voeren voor vrachtwagens, werden de werkzaamheden in verband hiermee stopgezet. Het is immers de bedoeling om een financiële stimulans in te bouwen via de differentiatie van de tarieven per kilometer in functie van de emissies van het voertuig. Op de invoering van die slimme kilometerheffing zal nu gefocust worden.

In verband met deze maatregelen voor de stimulering van schonere vrachtwagens vroeg mevrouw Fournier zich af of er rekening gehouden werd met de invoering van de Euro VI-norm voor vrachtwagens. Tot nog toe werd dit nog niet besproken, maar de mogelijkheid bestaat om dit op te nemen in de ecologiepremie. Ik zal dat nader bekijken met minister Ceysens, die bevoegd is voor de criteria van de ecologiepremie.

Het is wel zo dat momenteel wordt gewerkt aan de invoering van rekeningrijden voor vrachtwagens. Het is

daarbij de bedoeling om ook de emissienorm van de vrachtwagen mee te laten bepalen hoeveel euro per kilometer dient te worden betaald. Via dit rekeningrijden zal dus aan de sector een financiële stimulans worden gegeven om te investeren in een Euro VI-vrachtwagen. Een prijsbepaling gerelateerd aan het aantal kilometers weerspiegelt de milieu-impact beter dan een uniforme premie die voor elke vrachtwagen geldt. Ik heb onlangs overigens een zeer interessante demonstratie bijgewoond over hoe zo'n systeem kan werken en wat de talrijke mogelijkheden zijn.

Ook wat betreft de personenwagens werden verschillende vragen gesteld. We moeten in de eerste plaats een onderscheid maken tussen open en gesloten roetfilters. Een gesloten roetfilter reduceert aanzienlijk meer – 90 tot zelfs 99 percent – dan een open roetfilter, die maar een rendement van 50 percent haalt. Gesloten roetfilters kunnen echter enkel op nieuwe personenwagens worden geïnstalleerd omdat ze een wijziging van het motormanagement vereisen. Het is dus in de eerste plaats belangrijk om ervoor te zorgen dat er bij de aanschaf van nieuwe dieselwagens wordt gekozen voor een roetfilter of voor een wagen die reeds voldoet aan de Euro 5-norm. Van de 400.000 dieselauto's die vorig jaar verkocht zijn, is vandaag overigens al 27 percent Euro 5.

Een hervorming van zowel de BIV als de jaarlijkse verkeersbelasting is hiervoor een goed instrument. Midden 2006 besliste de Vlaamse Regering om de verkeersbelastingen en de BIV te hervormen op basis van de ecoscore van de wagen. Aangezien de ecoscore van een dieselwagen met roetfilter beduidend hoger ligt dan een vergelijkbare dieselwagen zonder roetfilter, zal deze hervorming de installatie van roetfilters financieel stimuleren.

Aanvankelijk was het de bedoeling om de hervorming dit jaar te laten ingaan. De Vlaamse Regering besliste om de hervorming te laten ingaan samen met de overname van de inning die aanvankelijk gepland was voor dit jaar. Die overname is echter uitgesteld tot 1 januari 2010. Ik vind het evenwel bijzonder belangrijk dat we dit jaar al duidelijkheid krijgen over de manier waarop de verkeersbelasting en de BIV hervormd zal worden. We moeten daar op zijn minst het kader voor vastleggen, los van de exacte datum van overname, waarvoor de minister van Financiën bevoegd is.

We kunnen er niet omheen dat er vandaag veel oudere diesels zonder roetfilter rondrijden. Daarbij moet er een duidelijk onderscheid gemaakt worden. Alle nieuwe wagens die vandaag verkocht worden, zijn minstens Euro 4. Die stoten de helft minder fijn stof uit dan de Euro 3-wagens. Er rijden in Vlaanderen echter nog zeer veel Euro 3-wagens rond. De verwachting is bovendien dat die nog heel wat jaren zullen blijven rondrijden. De heer Martens merkte op dat we ervoor

moeten zorgen dat die auto's niet langer dan nodig op de weg blijven, maar voor heel wat mensen is het niet mogelijk om vandaag zomaar, zelfs met een premie, een nieuwe wagen te kopen.

We moeten dus de balans opmaken van het aantal Euro 3-wagens dat nog in Vlaanderen rondrijdt en het verwachte aantal jaren dat ze hier wellicht nog zullen rondrijden. Het plaatsen van een open roetfilter op een Euro 3-wagen vermindert de uitstoot van fijn stof met de helft. Dat is niet niks. De heer Matthijs heeft terecht verwezen naar de mogelijke schadelijke effecten van de roetfilters. Die zijn intussen onderzocht en de resultaten wijzen uit dat de effecten ingeperkt kunnen worden en dat het risico beheerst is. Als je de pro's en de contra's van een roetfilter op een Euro 3 afweegt, krijg je een duidelijk positieve eindbalans.

Er zijn in elk geval heel wat argumenten te formuleren, zowel pro als contra, met betrekking tot de roetfilter. Daarom heb ik beslist om binnenkort een rondetafel te organiseren over de roetfilter, waarbij we alle sectoren nog eens aan het woord kunnen laten en waarbij we ook extra wetenschappelijke informatie kunnen inwinnen. We zullen daar ook het argument meenemen dat het niet voordeliger mag worden om een nieuwe auto te kopen zonder roetfilter en er achteraf een te laten monteren, dan een nieuwe auto met ingebouwde roetfilter te kopen. Het uitgangspunt is dat een ingebouwde roetfilter veel beter is dan een achteraf gemonteerde filter. We moeten onbedoelde neveneffecten vermijden.

Het Nederlandse model lijkt mij interessant om als basis te gebruiken. Of het dat ook wordt, weten we uiteraard nog niet. Nederland heeft het grote voordeel dat het kan financieren via de accijnzen die worden geïnd op diesel. Vlaanderen int die accijnzen niet. Dat vormt dus een probleem. Ik wil wel nagaan hoe we de oude roetfilters versneld kunnen inbouwen in bestaande wagens. Het is wenselijk om aan de federale overheid een verruiming te vragen voor nieuwe wagens. Vandaag wordt enkel een premie gegeven voor een ingebouwde roetfilter die niet meer dan 130 gram CO₂ uitstoot.

Ik ben bereid om dat te onderzoeken en heb onmiddellijk 1 miljoen euro beschikbaar op de leefmilieubegroting. Mijnheer Daems, ik weet wel wat ik kan doen met 1 miljoen euro. U moet zich daar geen zorgen over maken.

De heer Rudi Daems: Toch wel, toch wel.

Minister Hilde Crevits: U kunt alles altijd negatief bekijken, en dat doet u graag, maar we moeten ook rekenen in de tijd. We doen onderzoeken op dit moment of we het aanbrengen van een roetfilter op een bestaande dieselwagen Euro 3 of Euro 4 versneld kunnen ondersteunen. De kostprijs van zo'n roetfilter varieert afhankelijk van het type voertuig, maar gemiddeld is dat 500 euro. We hanteren ook die norm.

Als we dat ondersteunen, moeten we daar een subsidie-reglement voor maken, nagaan of er geen schadelijke neveneffecten zijn enzovoort. Als we erin slagen om zo'n reglement te maken, dan zitten we al een eind verder in het jaar. We moeten ons dan ook afvragen hoeveel dossiers we nog kunnen verwachten dit jaar.

Ik heb helemaal geen uitspraken gedaan over hoe het zit met volgend jaar, welke middelen we zullen plannen. Dat zou ook fout zijn. Mijn zorg is nu om een evenwichtig en goed reglement te maken, dat bovendien alle schadelijke effecten vermijdt, en de bezorgdheden opneemt die hier door de vraagstellers zijn geuit.

Mijnheer Daems, u hebt terecht gezegd dat een maatregel op zich niets waard is, en dat we ook moeten sensibiliseren. Het is vanzelfsprekend dat als we door het subsidiebesluit geraken, we daar een sensibilisatie-campagne aan koppelen. Jaarlijks trekt de Vlaamse overheid middelen uit voor sensibilisatiecampagnes. Dit zou een perfecte campagne kunnen zijn. Mijn eerste zorg is de rondetafel over roetfilters, en dan zorgen voor een evenwichtig geheel en een versnelling.

In zo'n sensibilisatiecampagne is het belangrijk erop te wijzen dat het veel beter is om een nieuwe diesel met roetfilter te kopen dan er achteraf een te plaatsen. Ik hoop dat we over enkele maanden knopen kunnen doorhakken inzake de hervorming van de verkeersbelasting en de BIV. Op het moment dat we de principes en de details vastleggen van sensibiliseringsen, zullen we automatisch het plaatsen van een roetfilter stimuleren. Als het wordt opgenomen in de autofiscaliteit, dan is dat automatisch een voordeel voor wagens met een roetfilter of Euro 5-wagens.

De heer Koninckx vroeg of er overleg is geweest met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest over het alternerend rijden voor wagens met even en oneven nummerplaten op smogdagen en of ik dergelijke maatregelen overweeg voor Vlaamse steden. Laat me hierin zeer duidelijk zijn: over dit plan heeft de Brusselse regering geen overleg gevraagd. De invoering van een dergelijke maatregel op Vlaams niveau wordt momenteel niet overwogen. Zelf stel ik me ook vragen bij de doeltreffendheid van deze maatregel.

Het lijkt me beter naar de milieu-impact van de wagen te kijken als men een rijverbod oplegt, en niet naar de nummerplaat die de facto niets zegt over de milieu-impact van de wagen. Dat is louter willekeurig. Men moet anderzijds ook stilstaan bij de afdwingbaarheid en de controle op naleving. Dat veronderstelt een grote batterij handhavers.

Ik ben verheugd dat zoveel mensen hierover vragen stellen. Het is nuttig en belangrijk dat we blijven zoeken naar structurele maatregelen die over enkele jaren

soelaas kunnen brengen. Dan moeten we kunnen zeggen of we goed gewerkt hebben op lokaal, Vlaams, federaal en Europees niveau.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, het debat is hiermee niet gedaan. Het reductieplan fijn stof zal nu kunnen worden geëvalueerd. Uw financiële inspanning van 1 miljoen euro is een stap in de goede richting. Ik ben ook verheugd dat u de bezorgdheid over de retrofitfilters uit de wereld hebt geholpen, dat u de pro's en contra's tegen elkaar hebt afgewogen. Dat zijn goede signalen. Die inspanningen zullen in de volgende begroting van 2009 wel zichtbaar moeten zijn. Er moet dan ook een duidelijke campagne komen om de burger aan te zetten tot het plaatsen van een roetfilter in de wagen.

Over tien jaar zullen de roetfilters misschien automatisch in wagens geïnstalleerd zijn, mede dankzij Europa. Ik betreur wel dat de hervorming van de verkeersbelasting opnieuw wordt uitgesteld tot 2010. Het zou toch interessanter zijn om die hervorming tegelijk met een mogelijk premiestelsel door te voeren.

Mevrouw de minister, u hebt aangekondigd dat u een rondetafel over roetfilters zult organiseren. Dat is een positief initiatief. Ik hoop dat dit een stap vooruit zal zijn met het oog op de begrotingsopmaak van volgend jaar.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mevrouw de minister, ik ben verheugd met de eerste zin van uw antwoord. U zegt dat we niet moeten panikeren. We moeten wel bezorgd zijn en maatregelen nemen, maar er is blijkbaar een algemene verbetering en geen verslechtering van de luchtkwaliteit. Dat is heel positief nieuws.

Het is ook goed dat u de opdracht hebt gegeven aan de administratie om de procedure voor het smogalarm te verfijnen. Ik ben blij dat u niet ingaat op de nogal stupide en verouderde methode om alternerend te rijden met even en oneven nummerplaten. Dat is achterhaald en het vergt inderdaad heel wat maatregelen om dat te controleren.

Mevrouw de minister, uw antwoord over de permanente 90 kilometer-per-uur-regel had ik verwacht. U hebt verwezen naar de dynamische signalisatie die op komst is. U kunt verwachten dat ik u zal blijven aanspreken op de timing en de versnelde invoering ervan. Wanneer en waar zal die invoering gebeuren? Hoeveel borden worden er geplaatst? Welk budget wordt daarvoor vrijgemaakt?

Mevrouw de minister, ik had het antwoord verwacht. Ik ben daar half optimistisch over. Wel is het enigszins betreurenswaardig wat nu gebeurt. De 90 kilometer-per-

uur-borden staan er. Uit de evaluatie blijkt dat het zowel voor de doorstroming, als voor de mobiliteit, als voor het milieu een goede maatregel is.

Minister Hilde Crevits: Wie zal die borden tweemaal per dag draaien? Op dit punt verschillen we van mening.

De heer Flor Koninckx: Dat mag. We zouden bijvoorbeeld ook met onderborden kunnen werken.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw interessant antwoord. Ik heb wel nog enkele bedenkingen.

Wat me erg verrast, is dat u zegt dat het actieplan fijn stof vooralsnog niet tot bijzondere resultaten heeft geleid. Mijnheer de voorzitter, misschien is dit niet het moment om daar verder op in te gaan.

De voorzitter: Over veertien dagen wordt dit punt geagendeerd. Ik zal eerst het actieplan sturen naar degenen die het nog niet hebben. Over twee weken kunt u daar uitgebreid op ingaan.

Minister Hilde Crevits: De tekst staat vol met structurele maatregelen. We zijn gestart in december 2005. We zijn nu een goede twee jaar later. Bij de bespreking zult u zien dat een aantal maatregelen in uitvoering zijn. Behalve de maatregel over de invoering van de 90 kilometer per uur, zijn dat geen piekmaatregelen.

De heer Rudi Daems: Mijn tweede opmerking gaat over de roetfilters voor de camions. U zegt dat er een terugval is van het aantal dossiers. Ik meen te begrijpen dat dit ook te maken heeft met het callsysteem. Toch gaat het om een vrij forse terugval. Bovendien is die 6 percent van het wagenpark niet echt een positief cijfer. U weet nog niet wat de uitslag is van het callsysteem. Wat gebeurt er als er een flinke daling is van het aantal dossiers?

Ik ben tevreden dat u bevestigt dat u zich sterk wilt inzetten op het invoeren van roetfilters voor privéwagens. U kiest voor de Euro 3-norm. Wat de nieuwere types betreft, kijkt u naar wat de federale overheid zal doen. Zult u daarover overleg plegen? Indien de federale overheid hiervoor geen grote interesse betoont, zullen we dan hier opnieuw het debat voeren? U hebt in uw antwoord heel duidelijk gesteld dat de winst in de eerste plaats te vinden is bij de nieuwe diesels, waarop een gesloten filter kan worden geplaatst.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Daems, als ik nu zeg wat ik zal doen als het nieuws negatief is, dan maak ik het voor de federale overheid wel heel gemak-

kelijk om alles over te laten aan Vlaanderen. U moet me die vraag vandaag niet stellen.

De heer Rudi Daems: Ik wil in de eerste plaats polsen naar uw bereidheid om een ernstige discussie te voeren met de federale overheid.

Minister Hilde Crevits: Die stappen zijn al gezet.

De heer Rudi Daems: Ik stel vast dat de ideeën in verband met de ecoscore nog wel vorm zullen krijgen tijdens deze legislatuur. Voor de invoering is dat echter niet het geval. Ik betreur dat ten eerste.

Het klopt dat er nog een premiesysteem moet worden uitgedokterd. Ik kijk dan wel uit naar het bedrag dat in de volgende begrotingen zal worden opgenomen. Ik hoop dat er dan wel een significant budget wordt vrijgemaakt.

Ik wil eindigen met een algemene beschouwing. De heer Bex heeft wijze woorden gesproken. We voeren hier een debat over technieken. Au fond zijn we verkeerd bezig, zo stelt hij. We moeten streven naar een andere vorm van mobiliteit. Ik doe dan ook een oproep aan de collega's. Het debat over de resultaten van een onderzoek van de universiteit van Delft, dat daarnet door de heer Matthijs werd aangezwengeld, werd enkele jaren geleden in Nederland gevoerd. Als antwoord op het onderzoek van Delft, heeft TNO een zeer uitgebreid onderzoek uitgevoerd. Daaruit bleek dat het rendement inderdaad zeer laag is.

In het rapport dat Transport & Mobility Leuven in opdracht van het viWTA heeft gemaakt, staat: "Op een bepaald moment ontstond in Nederland beroering rond uitspraken als zou de retrofitfilter extra kankerverwekkende stoffen uitstoten en de kleinste (schadelijkste) deeltjes niet wegfilteren. Hun effect zou daarom nefast zijn voor de volksgezondheid. Het Nederlandse onderzoeksinstituut TNO deed hierover heel wat onderzoek en kwam tot de tegenovergestelde conclusie. Ook retrofitfilters verminderen de uitstoot van fijn stof. Bovendien kon geen enkele aanwijzing gevonden worden dat retrofit roetfilters leiden tot de uitstoot van extra kankerverwekkende stoffen."

De heer Erik Matthijs: Ik heb in de voorwaardelijke wijs gesproken.

De heer Rudi Daems: Dat is waar.

Op de website van het Nederlandse ministerie van Leefmilieu kunnen we heel duidelijk zien dat daar het debat drie jaar geleden werd gevoerd. Iedereen is het er wel over eens dat de gesloten filters een ongelooflijk hoog rendement hebben. Het rendement van open filters is lager. Het loont echter nog altijd de moeite ze te installeren. Elk slachtoffer dat we kunnen vermijden, is pure winst.

Mijnheer de voorzitter, eenzelfde debat wordt gevoerd over de grensoverschrijdende bijdrage van fijn stof. Recent werd al een paar keer aangetoond dat de export van Vlaanderen naar de buitengrenzen netto hoger ligt dan wat Vlaanderen binnenkrijgt van de buurlanden. Wat dat betreft, moet Vlaanderen dan ook zijn verantwoordelijkheid nemen en het debat aangaan over minder mobiliteit, meer inzetten op de fiets en het openbaar vervoer, en stoppen met dromen over Vlaanderen Distributieland. Als we de huidige logistieke stromen in goede zin kunnen beheersen, dan zijn we al goed op weg.

De heer Patrick Lachaert: Mijnheer Daems, ik denk dat uw laatste punt moeilijk te bewijzen en moeilijk wetenschappelijk vast te stellen is. Er bestaan studies in Kazachstan waaruit blijkt dat, door de verdroging van het Aralmeer, het zand in de hoogste luchtlagen terecht komt. Het gaat om enorme hoeveelheden. De enige conclusie is dat iedereen moet zorgen dat er minder stof is. We moeten hier niet aan opbod doen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier: Mijnheer Koninckx, u zei dat u graag zou hebben dat er met onderborden wordt gewerkt. Een aantal maanden geleden heb ik aan minister Crevits een actuele vraag over de bewegwijzering naar industrieterreinen gesteld. U zei toen dat er niet te veel informatie op de borden mocht worden aangebracht.

Mevrouw de minister, ik heb nog een vraag over de hervorming van de premies. De premie liep van augustus 2006 tot 2007. In die periode werden 645 dossiers ingediend voor 5500 vrachtwagens voor de Euro V-norm. Dit werd hervormd. Blijkbaar zijn de calls drastisch verminderd.

Minister Hilde Crevits: Ik moet dat toch wel nuanceren. We weten nog niet echt of er een spectaculaire daling is. De call heeft maar betrekking op de laatste drie maanden. Het is dan ook logisch dat er minder dossiers zijn. De eerste call gold voor drie maanden.

Het zou kunnen dat je gelijk hebt, maar het is voorbarig om nu al conclusies te trekken. Ik vermoed dat het toegekende bedrag is verminderd, maar ik ken de precieze cijfers niet.

Mevrouw Joke Schauvliege: Ik denk dat dit debat interessant is. Het antwoord van de minister was erg uitvoerig, waarvoor dank.

De voorzitter: Mijnheer Daems, dit soort van discussies kan men beter in de commissie voeren. De plenaire is daar minder geschikt voor.

De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Het is juist dat we hier de zaak ten gronde kunnen bespreken. Maar als men vier dagen lang wordt bestookt met persartikelen, mails en telefoons, dan lijkt het me de plicht van het Vlaams Parlement om dat uit te discussiëren. Het is jammer dat we dat vorige week niet hebben kunnen doen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, ik hoop dat in de aangekondigde evaluatie ook de effecten van het openbaar vervoer op de productie van fijn stof zitten. In het viWTA-rapport staat dat de meest effectieve maatregelen zijn getroffen voor de vierhoek Antwerpen-Gent-Brussel-Leuven gebeuren. In het rapport staat ook dat het beter is de auto te gebruiken dan een bus met zeven mensen of minder te laten rijden. Onnodige verplaatsingen met het openbaar vervoer moeten in dit debat ook in rekening worden gebracht. De invoering van de basismobiliteit is decretaal verankerd. Dat had goede, maar ook perverse gevolgen. We moeten daar rekening mee houden.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Wanneer zal de rondetafel doorgaan?

Minister Hilde Crevits: We zullen u verwittigen.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Daems, door mevrouw Schauvliege en door mevrouw Van den Eynde werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Tinne Rombouts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over agroforestry

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, in onze buurlanden is agroforestry opnieuw aan een opmars bezig. Heel wat landbouwers zien terug graten in het aanplanten van boomrijen op gras- of akkerland. Uit Nederlands praktijkonderzoek is gebleken dat dit niet alleen resulteert in een hoger rendement, maar ook een efficiëntere

nutriëntencyclus op gang brengt. Kortom, door bomen en gewassen correct te combineren kunnen bedrijven een win-winsituatie realiseren.

In Frankrijk wordt agroforestry als agromilieumaatregel sinds 2001 gestimuleerd. De maatregel blijkt er zeer succesvol te zijn. In Vlaanderen is agroforestry nog vrij onbekend. Agroforestry is overigens niet opgenomen in het Programma voor Plattelandsontwikkeling, niettegenstaande de mogelijkheid bestaat dat een deelstaat subsidies geeft in het kader van het Europese plattelandsbeleid. De grootste drempel om met agroforestry van start te gaan, blijkt nog steeds de langetermijnstrategie te zijn die daartoe moet worden uitgewerkt.

Er zijn ook wettelijke beperkingen en onzekerheden. Zo is er momenteel een maximumgrens van vijftig bomen per hectare om nog recht op bedrijfstoelag te hebben. Omdat agroforestry niet onder het Bosdecreet valt, mag het aanvragen van een kapvergunning geen problemen opleveren. Toch zorgt dit voor het nodige wantrouwen bij onze landbouwers.

Goed wetende dat er ook vragen zijn over het plattelandsbeleid, wat tot de bevoegdheden van de minister van Landbouw behoort, wil ik ook u enkele vragen voorleggen. Ziet de minister mogelijkheden om agroforestry als vorm van landbouwteelt de nodige ruimte en zekerheid te bieden? Op welke manier denkt de minister dit te realiseren? Moeten daartoe aanpassingen aan de bestaande regelgeving gebeuren? Zo ja, welke? Is de minister bereid om in extra middelen te voorzien voor landbouwers die de stap naar agroforestry willen zetten? Welke garanties kan de minister geven om ervoor te zorgen dat deze initiatieven niet stranden wegens een foute interpretatie van de huidige regelgeving? Is het bijvoorbeeld mogelijk om agroforestry vrij te stellen van de verplichting tot aanvraag van een kapvergunning?

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mijnheer de voorzitter, ik ben zeer blij met de vraag van mevrouw Rombouts, maar ik zou er nog een bedenking aan willen toevoegen.

Als er natuurcompensaties moeten gebeuren, maken daar soms ook actieve landbouwgronden het voorwerp van uit, wat soms aanleiding geeft tot moeilijke discussies. Is het mogelijk, als er een inkleuring is als bos of natuur, dat er, eventueel via beheersovereenkomsten, ook aan agroforestry kan worden gedaan door de mensen die op die gronden nog actief zijn als landbouwer?

Er lopen een aantal concrete dossiers in die richting. Mevrouw de minister, het is interessant om te horen of u kunt meestappen in die richting.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Rombouts, agroforestry kan in de gematigde streken op steeds meer belangstelling rekenen, ook vanuit het nieuwe Europese plattelandsbeleid van de Europese Unie. Bomen in combinatie met jaarlijkse teelten kunnen een grote landbouwproductiviteit hebben. De verhoogde ecologische efficiëntie van agroforestryssystemen vertaalt zich ook economisch in minder input en meer lokale houtproductie.

Op 19 oktober 2007 vond een studiedag plaats in het Vlaams Parlement, waarbij twee Franse experts van het Institut National pour la Recherche Agronomique, afgekort INRA, en het studiebureau Agroof de landbouwkundige, bosbouwkundige, technische en reglementaire aspecten uitgebreid hebben toegelicht. Nadien hebben de betrokken Vlaamse administraties een juridische stand van zaken gegeven. Ook het Agentschap voor Natuur en Bos heeft zijn inbreng gedaan, door de voorgestane agroforestrypraktijk in Vlaanderen te situeren binnen de context van het Bos- en het Natuurdecreet.

Het samengaan van teelten van merendeels eenjarige gewassen met bomen in wijd plantverband valt niet onder het Bosdecreet en de agroforestryopvatting zoals voorgestaan door de promotoren in het Vlaamse Gewest, is in se een landbouwactiviteit, waarvoor het beleidsdomein Landbouw en Visserij van minister-president Peeters, als Vlaams minister voor Landbouw en Visserij, bevoegd is.

De Vlaamse milieuadministratie heeft intussen wel een natuur- en milieueducatieproject goedgekeurd voor agroforestry. Het heet 'Natuur en landbouw die de handen in elkaar slaan: daar kan je op bouwen!'. Het project loopt van 5 oktober 2007 tot oktober 2009 en wordt gefinancierd door het departement Leefmilieu, Natuur en Energie. Als partners van WERVEL in het project zijn het Vlaams Instituut voor Bio-Ecologisch Bouwen en Wonen, afgekort VIBE, en de Jeugdbond voor Natuur en Milieu betrokken. De doelstelling van het educatieve project bestaat erin te sensibiliseren over de mogelijkheden van samengaan van landbouw en natuur, zonder verlies aan opbrengst en met een hogere efficiëntie.

Moeten er aanpassingen gebeuren aan de bestaande regelgeving? Wat mij betreft zijn er niet direct aanpassingen noodzakelijk aan de bestaande wetgeving om agroforestry mogelijk te maken. De beperking tot 50 bomen per hectare om agroforestry te combineren met het activeren van bedrijfstoelagen is een Europese maatregel. Ik wil gerust het overleg opzetten, maar in feite is de minister van Landbouw hiervoor bevoegd.

De verplichting in het Vlaamse Gewest om een stedenbouwkundige vergunning aan te vragen voor het vellen van bomen met een omtrek van een meter en meer op

een meter hoogte, is geen onoverkomelijke hinderpaal voor agroforestry en ruimtelijke ordening. We zitten hier dus echt wel op een breuklijn van een aantal bevoegdheden.

Voor zover het vellen van kleinere bomen strikt genomen ook in agrarisch gebied een natuurvergunning zou vereisen, kunnen wij het vellen van bomen in agroforestrypraktijk perfect aanzien als een normaal onderhoud waarvoor geen vergunning is vereist. Ook dat knelpunt kan uit de weg worden geruimd.

Dan zijn er de vragen naar extra middelen. Het voorzien in stimulansen voor agroforestry is in eerste instantie een zaak van het landbouwbeleid. Voor de bebossing van landbouwgronden is in het kader van mijn bevoegdheden wel een subsidiesysteem van toepassing, maar dan gaat het over bos en niet over landbouwteelten gecombineerd met een aantal bomen in wijd plantverband. Ook de aanleg van kleine landschapselementen zoals houtkanten met het oog op milieubescherming of natuurontwikkeling blijven in mijn bevoegdheidssfeer een mogelijkheid binnen het nieuwe Programma voor Plattelandsontwikkeling 2007-2013.

Ik zal een overleg plannen met de minister van Ruimtelijke Ordening, om te onderzoeken of het opportuun is om een vrijstelling te verlenen van stedenbouwkundige vergunningen voor het vellen van bomen binnen de agroforestrypraktijk.

De normale oogsttijd van aanplantingen in het kader van agroforestry is tussen vier en zes jaar na de aanplanting. Een kapvergunning is, buiten de ruimtelijk kwetsbare gebieden, slechts vereist vanaf acht jaar na de aanplanting, als de aanplanting stilaan het karakter van een bos aanneemt.

Mevrouw Schauvliege, u hebt een extra vraag gesteld. Ik zal u een stand van zaken laten bezorgen, want er zijn wat ontwikkelingen aan de gang op dit ogenblik.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Wat betreft het project voor de voorlichting, stel ik voor dat er eventueel ook wordt samengewerkt met de administratie Landbouw. Als men voorlichting organiseert voor landbouwers, is het een belangrijk punt om hen te betrekken.

Agroforestry wordt enerzijds erkend als landbouw, heb ik begrepen. Maar als agroforestry het karakter van een bos krijgt, zijn er een aantal andere invalshoeken. Mevrouw de minister, als men morgen met agroforestry start, kan men dan vijf of tien jaar later zijn bos kappen

en er opnieuw bieten of andere gewassen op telen? Is dat zeker, of krijgen de landbouwers te maken met een kapvergunning, waarvoor ze eventueel niet de toestemming krijgen, en moeten ze compensaties doen?

Minister Hilde Crevits: Ik denk vrij duidelijk te zijn geweest daarover. Men beschouwt het als landbouwactiviteit, maar dan moet het ook als dusdanig worden behandeld. Wat dat betreft, zouden er geen problemen mogen zijn.

Ik stel voor dat we proberen om het kader uit te tekenen en eventueel een verduidelikend schrijven te sturen. Ten aanzien van kapvergunningen kan er een probleem zijn na een aantal jaren en ook ten aanzien van bouwvergunningen, afhankelijk van volume en grootte. We kunnen onderzoeken of er vrijstellingen kunnen worden verleend. Agroforestry is in principe sowieso geen bos. Wat mij betreft, gaat het om landbouwactiviteit.

Mevrouw Tinne Rombouts: Mij gaat het erover dat er duidelijke lijnen zijn. Als andere ministers er een andere interpretatie aan geven, dan lopen we vast. Een bos is er voor meerdere jaren. Als men interpreteert dat het over 5 of 10 jaar een bos is, en het Bosdecreet moet worden toegepast, zijn die mensen niet eerlijk behandeld.

De heer Jos Bex: Het zijn de kleine landschapselementen die voor verwarring zorgen.

Minister Hilde Crevits: Maar die zitten in een apart systeem en zijn gesubsidieerd. Dit is iets heel anders. Hier gaat het om een subsidie voor landbouwactiviteit, in het andere geval is het voor een natuurelement. Ik acteer in elk geval de vraag naar duidelijkheid en ik zal me inspannen om die duidelijkheid te helpen verschaffen, zonder dat ik ze vandaag al kan geven.

De voorzitter: Het incident is gesloten.