

vergadering **C113 – LEE18**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening
en Onroerend Erfgoed

van 31 januari 2012

INHOUD

Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Joke Schauvliege,
Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de vraag om uitstel
aangaande de fijnstofnorm bij de Europese Commissie

- 51 (2011-2012)

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Joke Schauvliege,
Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over het verbod om
houtkachels en open haarden te gebruiken bij mist en windstilte

- 839 (2011-2012)

Met redenen omklede motie

3

14

■

Voorzitter: de heer Bart Martens

Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de vraag om uitstel aangaande de fijnstofnorm bij de Europese Commissie - 51 (2011-2012)

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over het verbod om houtkachels en open haarden te gebruiken bij mist en windstilte - 839 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, collega's, vandaag gaat het voor de zoveelste keer over fijn stof in deze commissie Leefmilieu. Dat is niet onbelangrijk, want de weersomstandigheden en een wolk van fijn stof afkomstig van de steenkoolcentrales van Polen leiden ertoe dat er vandaag heel veel fijn stof in onze lucht aanwezig is. De problematiek blijft zeer actueel. Ik hoef niet meer te zeggen dat die grote hoeveelheden fijn stof heel gevaarlijk zijn voor onze gezondheid. Het is zaak om die problemen daadwerkelijk aan te pakken, en die aanpak moet duidelijk worden gecommuniceerd. Daar wringt volgens mij het schoentje.

Het is Europa blijkbaar menens. Vlaanderen riskeert na zoveel verwittigingen een boete te krijgen van Europa omdat het de normen voor fijn stof niet haalt. Sinds er in Europa een richtlijn werd uitgewerkt voor luchtkwaliteit, werkte de Vlaamse Regering in januari 2005 voor het eerst een actieplan fijn stof uit. Daarnaast werd ook een actieplan uitgewerkt om de industriële hotspots aan te pakken. Toch blijkt het voldoen aan de Europese fijnstofnorm een heel moeilijke taak.

In 2011 werd maar liefst op zeventien plaatsen in Vlaanderen de Europese norm voor fijn stof overschreden. In 2010 bleken dat er echter maar vijf te zijn. Dit is dus een enorme achteruitgang. We kennen de verschillende bronnen van fijn stof, zoals de industrie en het verkeer. Een van de andere belangrijke oorzaken is ongetwijfeld de toename van de slechte weersomstandigheden, waardoor fijn stof van industriële activiteiten in het buitenland naar ons land overwaait.

Op het eerste gezicht kunnen we daar misschien weinig aan doen, maar overleg hierover op Europees niveau is absoluut noodzakelijk en misschien wel meer dan ooit. Een andere oorzaak van de overschrijding op die zeventien plaatsen is, zoals in een vorige discussie over dit onderwerp werd aangebracht, dat een aantal meetplaatsen niet zouden voldoen aan de vooropgestelde Europese normering voor het inrichten van meetpunten.

Minister, u weet nog wel dat we in deze commissie de overschrijding van de fijnstofnorm in Puurs aanklaagden en de daarop aangekondigde verhuizing van het meetpunt naar Boom. In uw antwoord gaf u toe dat u overleg zou opstarten om deze gecontesteerde meetpunten te verplaatsen.

Minister, in oktober 2011 beseftte u dat België bij Europa geen uitstel zou krijgen voor het behalen van de fijnstofnorm. Enkele maatregelen, die noodzakelijk zouden zijn om de hoeveelheid fijn stof te doen dalen, zouden volgens u pas na 2011 worden uitgevoerd. Het is mij niet duidelijk over welke maatregelen u het heeft. Ik blijf erbij dat de aanpassing van de belasting op de inverkeerstelling (BIV) op zich geen onmiddellijk effect teweeg zal brengen in de hoeveelheid fijn stof van het verkeer.

De Europese Commissie heeft ons eveneens gewezen op het feit dat ons land de nationale uitstootplafonds voor stikstofoxide (NO_x) zal overschrijden, onder meer ten gevolge van de verdieseling van het wagenpark. De verdieseling kunnen we natuurlijk niet tegenspreken, maar het is wel onbegrijpelijk omdat de federale overheid tot kort voor Nieuwjaar

dieselwagens met ecosystemen een korting van 15 procent heeft aangeboden. Dat is wel heel absurd.

Minister, ondanks uw vaststelling van oktober 2011, dat u bij Europa geen uitstel zult krijgen voor het behalen van de fijnstofnorm, zou u nu toch uitstel hebben gevraagd aan Europa. Daar heb ik vragen bij. Welke elementen hebt u bij de Europese Commissie ingediend om alsnog uitstel te krijgen inzake het behalen van de fijnstofnorm? In hoeverre werd er ondertussen een maatregelenpakket uitgewerkt per meetpunt, om de situatie te verbeteren? U spreekt wel over hotspotzones, maar hebt u een evaluatie en een maatregelenpakket per meetpunt? In hoeverre werden de huidige meetplaatsen onderworpen aan de door de richtlijn opgestelde criteria? U herinnert zich het debat waarnaar ik heb verwezen.

Minister, welke zijn de bevindingen? Werden er ingevolge deze screening een aantal meetpunten verplaatst en zo ja, welke? In hoeverre wordt het vergunningenbeleid getoetst aan de meetplaatsen, bijvoorbeeld de inplanting van nieuwe bedrijven of windmolens? Werden hiervoor criteria opgenomen in het Vergunningenbesluit? Als u een meetplaats hebt, en u geeft achteraf een vergunning voor het plaatsen van een windmolenpark, dan heeft dat meteen een effect op dat meetpunt. In hoeverre is het Vergunningenbesluit hieraan aangepast?

Wordt het roetfilterprogramma voortgezet? Zo ja, wat zijn de resultaten die hier werden geboekt? Welk maatregelenpakket inzake het fijnstofplan werd het voorbije jaar concreet uitgewerkt? Welke maatregelen zullen er in 2012 worden genomen die effectief tot een daling van het fijn stof zullen leiden? Ik zeg wel degelijk 'effectief'.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Minister, via het plaatselijk politiereglement wilt u op dagen met windstil weer en mist het gebruik van houtkachels en open haarden verbieden. Er wordt in een uitzondering voorzien waar de houtkachel de enige verwarming in huis is. Op zogenaamde smogdagen wilt u dus een 'no burn'-verbod toevoegen aan de '90 kilometer per uur'-maatregel.

Dat men geen afval, geverfd of geïmpregneerd hout mag verbranden, daar kan ik perfect inkomen, maar een natuurlijk product als hout wordt al eeuwenlang als brandstof gebruikt. Minister, als het inderdaad zover komt dat het gebruik van houtkachels wordt verboden, hoe gaat men dan controleren of de houtkachel of open haard brandt tijdens een smogalarm?

Op Radio 1 zei u dat u gemeenten wil stimuleren om snuffelteams – de wijkagent of milieu-ambtenaar – op pad te sturen die dan moeten vaststellen of de houtkachel of open haard al dan niet brandt. Zelfs het inzetten van snuffelauto's sluit u niet uit. Op termijn zouden ook processen-verbaal worden opgesteld en zouden de zondaars worden beboet.

Minister, is het u ernst om het gebruik van houtkachels en open haarden te verbieden op dagen met smogalarm?

Zo ja, wilt u inderdaad snuffelteams en snuffelauto's inzetten om overtreders op te sporen? Hebt u dan al eens laten uitrekenen hoeveel fijn stof en CO₂ die snuffelauto's op hun controlerondes zullen uitstoten? Met andere woorden, is het sop 'de kolen' dan nog wel waard?

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Minister, er zijn nog een aantal zekerheden in het parlementaire leven, onder meer de discussie over het fijnstofbeleid.

De analyse dat het een beleid is op basis van crisismomenten blijft overeind. Dat hebt u zonet geïllustreerd aan de hand van de fameuze snuffelauto's of de verkeerssnelheidsbeperking op smogdagen. De structurele maatregelen blijven echter uit.

Minister, hoever staat het met de lage-emissiezones? Ook dat hebben we al veelvuldig besproken in de commissie. U verwijst dan telkens naar het feit dat er eventueel een proefproject zal worden opgestart in Gent. Ik krijg dat antwoord echter steeds opnieuw. Wat is de stand van zaken vandaag?

Mevrouw Van den Eynde verwijst naar het fijn stof. Er is echter een andere, minstens even grote uitdaging op het vlak van luchtkwaliteit, namelijk stikstofdioxide. Minister, ook daar zijn er een aantal overschrijdingen. We hebben straks een discussie over de BIV. De hoorzittingen wijzen uit dat het voorstel van de Vlaamse Regering over die BIV, de zogenaamde vergroening, eigenlijk geen oplossing biedt voor de luchtkwaliteit en meer specifiek dat stikstofdioxide, aangezien de nieuwe dieselwagens nog steeds evenveel stikstofdioxide uitstoten.

Minister, er werd bij Europa een uitstel aanvraag voor het halen van de normen voor stikstofdioxide gepland. Is die aanvraag ingediend? Wat zijn de grote lijnen? In het oorspronkelijk voorstel dat ooit aan de Vlaamse Regering werd voorgelegd, ging men uit van de BIV. Die vergroening van die BIV is nu net een van de zwakke beleidsinstrumenten die u hebt uitgewerkt om die stikstofdioxide terug te dringen. Wat is de rode draad in uw uitstel aanvraag voor het halen van de normen voor stikstofdioxide?

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Mevrouw Gwenny De Vroe: De problematiek over fijn stof komt hier inderdaad op regelmatige basis terug. Ik vond het woord ‘effectief’ van mevrouw Van den Eynde goed gekozen. We vragen al lang dat er effectief iets zou gebeuren en we blijven steeds opnieuw op hetzelfde terugkomen. Er moet effectief iets gebeuren.

De heer Sanctorum haalde al aan dat er in de beleidsbrief werd uitpakket met de vergroening van de BIV. Dat zou een van de middelen zijn om de problematiek aan te pakken. We stellen tot onze spijt vast dat dat niet het geval is. Het volstaat niet om enkel de BIV aan te pakken. Alle autobelastingen moeten tegelijkertijd worden aangepakt om naar een vergroening te gaan. Na het lezen van de beleidsbrief was onze hoop daarop gevestigd, maar die hoop is volledig weggefallen.

In het kader van de luchtproblematiek verwijs ik graag naar het voorstel dat de heer Sanctorum en ikzelf hebben ingediend over de vermindering van de broeikasgassen. Dat past allemaal in het luchtbeleid. Ik wil erop aandringen dat spoedig te behandelen, zodat we ‘effectief’ een doelstelling kunnen voorstellen en eraan kunnen werken.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Ik ben van mening dat er wel degelijk een luchtkwaliteitsplan voorligt. De minister probeert op verschillende vlakken effectief een aantal stappen te zetten.

Fijn stof is inderdaad een thema dat regelmatig aan bod komt in de commissie. In het verleden was het zo, en het zal zo blijven in de toekomst. De problematiek van fijn stof wordt niet op een-twee-drie opgevangen. Wij, commissieleden, moeten daar dus ook continu aandacht voor hebben.

Mensen staan misschien wat minder stil bij de houtverbranding in houtkachels. Door de snuffelauto's en dergelijke wordt die problematiek nu wat vergroot.

Minister, hebt u zicht op de bijdrage, uitgedrukt in percentages, in de fijnstofproblematiek van houtverbranding in kachels? Is daar een onderscheid in te maken? Misschien vraag ik een te specifiek cijfer, maar kunt u dat achteraf geven. Ik ben benieuwd naar het percentage van de bijdrage tot de fijnstofproblematiek. Hebt u zicht op het gebruik van nieuwe technieken? Ik ben toevallig ook naar renovatiebeurzen geweest. Ik stel vast dat nieuwe kachels toch anders zijn. Daar is misschien ook een mogelijkheid, naast het sensibiliseren om minder te verwarmen met de kachel als de weersomstandigheden niet optimaal zijn.

Tijdens de commotie in de pers gaf de VMM-woordvoerder aan dat houtverbranding op het platteland zelfs een groter probleem is dan het verkeer. Kunt u dat duiden? Is dat doordat er op het platteland vaak geen andere brandstoffen zijn en er dus meer houtverbranding is of doordat er minder verkeer is? Wat duiding bij die uitspraak zou interessant zijn om te zien welke maatregelen waar kunnen worden ingezet.

De heer Bart Martens: Voor zowel de problematiek van fijn stof als stikstofoxide zijn het verkeer en de gebouwenverwarming de twee grootste bronnen. Een veelheid van fiscale maatregelen zal het verkeer moeten sturen. Straks in de vergadering van de verenigde commissies is er een discussie over de BIV, waarvan we hopen dat die zal sturen richting meer NO_x-arme voertuigen. Mevrouw Van den Eynde, u moet nog een beetje geduld hebben, maar u zult zien dat de meerderheidsfracties een interessant amendement indienen. We gaan die BIV veel meer sturend maken.

Bij het fijn stof en de uitstoot van stikstofoxide ten gevolge van de verwarming van gebouwen, minister, moeten we misschien oog hebben voor een nieuwe trend: het feit dat steenkoolkachels opnieuw aan populariteit winnen. Er wordt geopperd om houtkachels te beperken of verbieden, als dat al zo is, want ik denk dat bepaalde kranten u misschien verkeerd hebben geciteerd of begrepen. *(Opmerkingen van minister Joke Schauvliege)*

Het is aan u om dat in uw antwoord te verduidelijken. Het zou al te gek zijn dat we houtkachels viseren en steenkoolkachels ongemoeid laten. Onder invloed van accijnzen op stookolie en dergelijke wordt steenkool op de duur nog de goedkoopste, maar ook meest vervuilende brandstof. Het gaat niet op om stookolie te belasten en steenkool in populariteit te doen toenemen. Daarnaar moet ook eens worden gekeken, en dat zal samen met de federale overheid moeten gebeuren. Hoe kunnen we de reële milieu-impact en de reële milieukosten van steenkool doorrekenen in de steenkool zelf? Uiteraard moeten we dat doen met oog voor problemen van energiearmoede. Er zijn mensen die niet anders kunnen dan op steenkool stoken. Uiteraard moeten die op een andere manier worden geholpen om hun energiefactuur betaalbaar te houden. Maar dat doe je niet door, bij wijze van spreken, gesubsidieerd steenkool ter beschikking te stellen.

De ontwikkeling van warmtenetten, die restwarmte van industrie of energiecentrales uitkoppelen voor het verwarmen van gebouwen, is ook een belangrijke mogelijkheid om uitstoot van stikstofoxide en fijn stof te verminderen. De restwarmte van de havenindustrie zou je bijvoorbeeld kunnen gebruiken voor het verwarmen van gebouwen, via stadsverwarmingsnetten. In Denemarken is 60 procent van de gebouwen daarop aangesloten. De warmte die vandaag al in de atmosfeer wordt geloosd door de industrie, kun je zo nuttig aanwenden en dan kun je duizenden schoorstenen en stookinstallaties in de gebouwen sluiten.

Een stad als Milaan is erin geslaagd om in één decennium tijd honderdduizenden woningen op zo'n net aan te sluiten. Tegen 2015 gaat men in Milaan 600.000 woningen op een warmtenet aansluiten, dat gevoed wordt met restenergie van industrie en elektriciteitscentrales en met geothermische centrales. Dat is een maatregel om en masse bestaande vervuilende stookinstallaties, die worden gebruikt voor de verwarming van gebouwen, te kunnen uitschakelen. Daarover heb ik in de beleidsbrieven nog niets gelezen. Die trend moeten we verkennen, temeer omdat de Europese ontwerprichtlijn over energie-efficiëntie, als die overeind blijft, lidstaten zou verplichten om vanaf 2014 dergelijke warmteplannen op te maken en plannen voor 'district heating' of stadsverwarming uit te tekenen.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mijnheer Martens, dat laatste hebt u inderdaad niet in mijn beleidsbrief zien staan. Het hoort ook eerder thuis bij Energie, maar ik kom er straks op terug.

Collega's, alles wordt hier een beetje door elkaar gehaald. Mevrouw De Vroe, CO₂ is een heel andere problematiek dan fijn stof, en NO_x is nog iets helemaal anders. Alles op één hoop gooien, geeft onnodige verwarring. Het vraagt een totaal ander beleid.

Mevrouw Van den Eynde, u zegt dat ik een nieuwe aanvraag tot uitstel heb ingediend. Dat klopt niet. We hebben geen nieuwe aanvraag tot uitstel voor het behalen van de fijnstofnorm ingediend bij de Europese Commissie. Wel hebben we, conform de Europese richtlijn die dat mogelijk maakt, eind september vorig jaar bij de Europese Commissie een aanvraag ingediend tot uitstel voor het behalen van de NO_x-jaargrenswaarde. Dat is iets anders dan fijn stof, om nog maar eens aan te tonen dat fijn stof, NO_x en CO₂ drie verschillende problemen zijn.

De NO_x-jaargrenswaarde bedraagt 40 microgram per kubieke meter. Dat is, volgens de richtlijn, van kracht sinds 2010. De richtlijn biedt de mogelijkheid om uitstel aan te vragen tot 2015. Wij hebben deze mogelijkheid aangegrepen, omdat we nog in twee luchtkwaliteitszones, met name in de agglomeratie Antwerpen en de haven van Antwerpen, een overschrijding van de jaargrenswaarde vaststellen. De overschrijding is voornamelijk te wijten aan NO_x-emissies door het wegverkeer en ook, maar in tweede orde, aan NO_x-emissies van geleide industriële bronnen.

De uitstel aanvraag werd uiteraard vergezeld van een luchtkwaliteitsplan. Daarin staan heel wat maatregelen gericht op de emissies van het wegverkeer, maar ook maatregelen voor scheepvaart, industrie, landbouw en gebouwenverwarming. Dat plan richt zich in hoofdzaak op NO_x-emissies, maar soms hebben die maatregelen ook een effect op fijn stof. Soms zijn die bronnen identiek, niet altijd. Het luchtkwaliteitsplan is van oktober tot november 2011 voorgelegd aan een openbaar onderzoek. Er zijn opmerkingen gekomen, die momenteel worden verwerkt door de administratie.

Mevrouw Van den Eynde, u vraagt welke maatregelen ondertussen zijn genomen per meetpunt. U hebt me daarover eind november 2011 een schriftelijke vraag gesteld. Daarop heb ik een heel gedetailleerd antwoord gegeven, met heel specifieke maatregelen. Ik verwijs naar dat antwoord, waarin u voor elk hotspotmeetpunt in Vlaanderen vindt welke maatregelen de voorbije jaren tot op heden zijn getroffen.

Ook heb ik toen gemeld dat in 2011 een nieuw bronnenonderzoek is uitgevoerd. Heel specifiek voor de moeilijke meetpunten, in de Antwerpse haven, de Gentse kanaalzone, Oostrozebeke, Zwevegem en Vilvoorde, wordt nog eens gekeken naar mogelijke bronnen van de overschrijdingen. Op basis van dat onderzoek zullen we in 2012 bijkomende maatregelen voorstellen per meetpunt.

De voorbije twee jaar werd een voorstel tot reglementering uitgewerkt om de niet-geleide stofemissies ten gevolge van op- en overslagactiviteiten van droge bulk terug te dringen. We weten dat dat problemen geeft. In de Gentse kanaalzone is er bijvoorbeeld een kolenterminal, waar kolen worden opgeslagen en verplaatst. Dat veroorzaakt heel veel fijn stof. Samen met de federaties en bedrijven willen we kijken wat we daar bijkomend kunnen doen. De focus wordt gelegd op het bijvoorbeeld voldoende nat houden en fixeren van stuifgevoelige goederen en op enkele infrastructuuringrepen. Het is de bedoeling om deze reglementering in 2012 voor te leggen aan de Vlaamse Regering.

Er wordt ook verwezen naar vergunningen. U weet, collega's, dat we daarmee effectief rekening houden. Zo hebben wij de aanvraag voor een steenkoolcentrale in de Antwerpse haven geweigerd, op basis van de resultaten die we daar halen voor NO_x en fijn stof. Zeggen dat er niets gebeurt, is absoluut een brug te ver.

De meetplaatsen werden allemaal aan de criteria van de EU-richtlijn getoetst. Voor de meetstations waarin fijn stof gemeten wordt, leidde dat tot een aantal wijzigingen. Het meetstation van Puurs wordt verplaatst naar Boom, omdat die plek meer representatief is voor de blootstelling van de bevolking. De metingen van fijn stof uitgevoerd in het meetstation

van Stabroek worden verplaatst naar Hoevenen. De resultaten van een aantal meetstations worden niet meer gerapporteerd aan de EU, omdat ze gelegen zijn in een industriegebied zonder nabije bewoning. Het gaat om Antwerpen-Boudewijnsdijk en Kallo-Liefkenshoek-tunnel. De metingen zetten we wel voort en gebruiken we voor de bewaking van industriële bronnen en brononderzoek. Hetzelfde geldt voor het meetstation gelegen op de luchthaven van Zaventem. In Antwerpen-Borgerhout wordt een extra verkeersgericht meetstation opgestart. Er lopen ook voorbereidingen om een verkeersgericht meetstation op te starten in Gent. Het meetstation van Hasselt wordt verplaatst naar de binnenstad, om meer representatief te zijn voor de situatie en de plek waar de meeste mensen worden blootgesteld.

Op basis van het uitstootaandeel van primaire fijnstofdeeltjes PM10 in Vlaanderen van diverse sectoren, blijkt dat er verschillende sectoren zijn waarvan de stofemissies via het milieuvergunningenbeleid gereguleerd kunnen worden. Het gaat om 20 procent industrie. Ik gaf net al het voorbeeld van de steenkoolcentrale in Antwerpen. Er is een aandeel van 20 procent land- en tuinbouw, 38 procent veeteelt en 3 procent elektriciteitscentrales. Deze sectoren samen vertegenwoordigden in totaal ongeveer 61 procent van de emissies van primair PM10.

Wat fijn stof betreft, moeten we een onderscheid maken tussen geleide en diffuse emissies. De emissies van stookinstallaties en geleide procesemissies zijn heel streng gereguleerd in VLAREM II. De stofnormen voor stookinstallaties en raffinaderijen werden in 2008 en ook in 2009 nog eens verstrengd. Ook de algemene stofnorm in VLAREM werd met ingang van 1 januari 2012, tijdens deze legislatuur dus, collega's, gevoelig verstrengd van 50 milligram naar 20 milligram. Dat is een heel belangrijke maatregel die we hebben geïntroduceerd en die absoluut voelbaar zal zijn. Zeggen dat er niets gebeurt, klopt dus absoluut niet. De feiten zijn er. Die maatregelen zijn genomen. Maar het is van kracht sinds januari 2012, dat kun je hier en nu dus niet direct voelen.

Diffuse emissies zijn moeilijker te bestrijden, zoals u weet. Daarvoor zijn nieuwe reglementeringen in opmaak. Daar heb ik daarnet naar verwezen. In uitvoering van het actieplan fijn stof in industriële hotspotzones – dat is een andere aanpak – en heel specifiek het actieplan NO_x in de Antwerpse haven en de stad Antwerpen wordt aandacht besteed aan vergunningsaanvragen, zowel van bestaande als nieuwe bedrijven. Ik verwijs nog eens naar de beslissing over de steenkoolcentrale.

Bij de advisering en beslissing van elke vergunningsaanvraag wordt nagegaan of de activiteit significant is voor de productie van fijn stof en of de activiteit gelegen is in een potentiële hotspotzone. Indien dat het geval is, wordt actie ondernomen onder de vorm van het opleggen van bijzondere voorwaarden ter reductie van geleide of diffuse stofemissies. In bepaalde omstandigheden wordt ook geoordeeld dat het niet kan om bijzondere voorwaarden op te leggen, en wordt de vergunning dus geweigerd, zoals we al genoodzaakt waren te doen.

In een onderzoek dat werd uitgevoerd in 2010-2011 in opdracht van mijn administratie zijn er herevaluaties gebeurd van de hotspotzones PM. Voor bepaalde meetpunten werd vastgesteld dat de acties die we tot nu toe al hebben ondernomen voor de verstrenging van vergunningen al een positief effect hebben gehad. Bijvoorbeeld werd vastgesteld dat enkele bijzondere vergunningsvoorwaarden omtrent diffuus stof bij specifieke drogebultbedrijven hebben geleid tot een lokale daling van fijn stof. Dat toont aan dat de huidige aanpak effectief loont.

Mevrouw Van den Eynde, het is me absoluut niet duidelijk wat de link is tussen fijn stof en windmolens. Misschien kunt u me daarin wegwijs maken of wetenschappelijk onderbouwen wat u bedoelt met die link.

Tot nu toe werden 159 premies voor roetfilters toegekend aan voertuigeigenaars en 51 aan garagisten. Er zijn evaluaties gebeurd en we hebben gericht gecommuniceerd aan automobilisten en garagehouders. Het is belangrijk dat een premie voor het installeren van een roetfilter terug te vinden is in de autofiscaliteit. Dat is precies wat de BIV doet. Als de

BIV wordt ingevoerd, krijg je dus ook een korting als je een roetfilter hebt laten plaatsen. Dat zal dan ook een bijkomende stimulans zijn.

In 2012 zullen we de niet-geleide stofemissies van droge bulk aanpakken. Daarnaast zal ook worden gestart met de uitvoer van de diverse maatregelen die zijn opgenomen in het NO_x-luchtkwaliteitsplan. Ik heb een volledig overzicht bij van wat in dat plan zit. Het gaat over heel specifieke maatregelen zoals een betere doorstroming van het verkeer, de vergroening van de autofiscaliteit waar het wegenvignet voor vrachtwagens in zit, de aanpak in de scheepvaart, de luchtvaart enzovoort.

Daarnaast wordt dit jaar door mijn administratie gewerkt aan een verstrenging van de VLAREM-emissiegrenswaarden, niet voor de industriële, maar voor kleine en middelgrote stookinstallaties op fossiele en hernieuwbare brandstoffen. Men zet volop in op groene warmte. Op zich is dat positief, maar als die groene warmte inhoudt dat men overstapt naar meer verbrandingen van bijvoorbeeld houtafval, dan heeft dat een enorm effect op de luchtkwaliteit. Dat moeten we absoluut meenemen. Dat is een effect van groene warmte in het energiebeleid dat haaks staat op het fijnstofbeleid en op de uitstoot van NO_x, dat we absoluut goed in de gaten moeten houden.

De strengere nieuwe emissiegrenswaarden zullen van kracht zijn vanaf januari volgend jaar. Er is een campagne gepland over het stoken van afval in de tuin in open lucht. Het is belangrijk om te sensibiliseren over de gevaren daarvan.

Mijnheer Huybrechts, u hebt vragen gesteld over de houtkachels. Zoals u weet, hebben we te kampen met een aantal overschrijdingen van de PM10-dagnorm. Dat is iets anders dan de jaarnorm. De PM10-dagnorm stelt dat op een meetpunt maximaal 35 maal per jaar een daggemiddelde concentratie van 50 milligram per kubieke meter PM10 mag worden overschreden. 2011 was geen gunstig jaar, en door langdurige periodes van droogte, zowel in het voor- als in het najaar, in combinatie met oostenwinden, geen positief jaar.

De Europese Commissie heeft tegen Vlaanderen een inbreukprocedure ingesteld omdat de datum tegen welke de PM10-daggrenswaarde moest worden gerespecteerd, reeds verstreken is. Bijkomende maatregelen zijn dus noodzakelijk, in het bijzonder bijkomende maatregelen om piekconcentraties tegen te gaan. Mijnheer Sanctorum, zeggen dat we alleen inzetten op pieken en geen structurele maatregelen nemen, klopt niet. Er wordt ons expliciet gevraagd ook piekmaatregelen te nemen om piekconcentraties tegen te gaan. De structurele maatregelen hebben absoluut een effect, maar we worden ook verplicht, en terecht, om piekconcentraties tegen te gaan en daar heel specifieke maatregelen voor te nemen.

Om die reden werd een luchtkwaliteitsplan een eerste maal goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Een van de vele maatregelen die daarin staan, en die iemand eruit heeft gepikt, is een voorstel om het gebruik van houtkachels tijdens officiële fijnstofsmogperiodes te verbieden. Dat is gemiddeld drie dagen per jaar, en inderdaad op het moment dat er maar 90 kilometer per uur wordt gereden. Dat heeft een effect. Ik heb naar aanleiding van een actuele vraag kunnen aantonen dat de fijnstofuitstoot lokaal daalt als dat wordt uitgevoerd. Het gaat trouwens niet alleen over houtkachels, maar ook over andere verbrandingsprocessen.

Waarom doen we dat? Is dat absurd? Neen, ik zal u aantonen dat dat in het buitenland al bestaat. Het is dus absoluut niet nieuw en het wordt er heel nauwgezet toegepast. Uit onderzoek uitgevoerd door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) en de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) blijkt immers dat huishoudelijke houtverbranding een jaargemiddelde concentratiebijdrage van ongeveer 2 microgram per kubieke meter PM10 levert. Dat is goed voor 7 procent van het gemeten PM10, en het stijgt nog omdat meer wordt ingezet op die warmte.

Er is ook een groot verschil tussen zomer en winter. Dat toont aan dat er effecten zijn. In de zomer meet en modelleert men een bijdrage tussen 0,9 en 3,8 microgram per kubieke meter PM10; in de winter is dat een bijdrage tussen 1,7 en 6 microgram per kubieke meter PM10.

Deze cijfers duiden op de grote bijdrage van houtverbranding aan de verslechterde luchtkwaliteit in de winter.

Daarenboven is vastgesteld dat tijdens de dagen met overschrijding van de daggrenswaarde de bijdrage van de houtverbranding gemiddeld 6 microgram per kubieke meter PM10 bedraagt, met uitschieters tot boven 10 microgram per kubieke meter PM10. Aangezien een groot aandeel, ongeveer 70 procent, van de gemeten PM10-concentraties in Vlaanderen te wijten is aan emissies van niet-Vlaamse oorsprong, is de verhouding van de 7 procent op die 30 procent die we in Vlaanderen kunnen doen, heel belangrijk. Als we de dagnorm willen halen, moeten we maatregelen nemen. Een van de vele maatregelen is dat de kachel niet wordt aangestoken op smogalarmdagen – dat zijn er zo'n drie tot vier per jaar.

Dit is niet uniek voor Vlaanderen. Het bestaat al in het buitenland. Ik heb informatie daarover meegebracht. Ik heb ook studies mee, die wijzen op het belang voor de volksgezondheid. Er zijn belangrijke gezondheidsaspecten verbonden aan het onverantwoord stoken van vuil of behandeld hout. Ik zal die studies overmaken aan de secretaris. Ik stel voor dat u dat eens ernstig doorneemt. Ik werd al om minder zware effecten van milieu op gezondheid zwaar geïnterpelleerd. Wat hierin wordt aangetoond, is echt wel ernstig.

Bij verbranding van hout in kleine houtkachels wordt niet enkel fijn stof uitgestoten. Het gaat ook over condensatiekernen voor onverbrande koolwaterstofverbindingen, waarvan met name de polyaromatische koolwaterstoffen (PAK's) bijzonder kankerverwekkend zijn. Ook komen bij de verbranding van hout roetdeeltjes vrij, evenals dioxines. De emissie van deze polluenten is in hoofdzaak te wijten aan het feit dat de verbrandingsomstandigheden in houtkachels meestal niet van die aard zijn om een goede volledige verbranding van de brandstof mogelijk te maken. Zeker als er behandeld houtafval wordt gebruikt, komen er ook nog zware metalen vrij in de woning en in de lucht.

Je zou een strenge normering moeten hebben voor de houtkachels, met een soort roetfilter die bovenaan wordt geïnstalleerd. Dat kan en het bestaat in sommige landen, maar die bevoegdheid heb ik niet. Dit is een federale bevoegdheid en ik hoop dat er maatregelen in die zin worden genomen. Als een kachel goed geïnstalleerd is, met filters, en goed wordt gebruikt, heeft dat een heel groot effect. We verbieden het verbranden van hout niet, ook niet het gebruik van de open haard, we zeggen gewoon dat de piekconcentraties absoluut kunnen verminderen bij smogalarm, gedurende die drie of vier dagen in het jaar. Het is een aanbeveling, die nog niet definitief is, om dat niet toe te laten.

Aangezien houtverbranding een belangrijke bijdrage levert tot de overschrijding van de PM10-dagnorm en de gezondheidsimpact ervan groot is, is er in het plan voorgesteld om dat zo te doen. Dat is in eerste lezing goedgekeurd. Er was een openbaar onderzoek en dat zijn we nu aan het behandelen. Er is dus nog geen definitieve beslissing.

Vlaanderen is trouwens niet de enige regio. In de regio rond San Francisco in Californië, in Londen, in Duitsland zijn er ook strenge normeringen voor open haarden en houtkachels. Ook in verschillende Scandinavische landen bestaat er een heel strikte productnormering voor houtkachels.

Om het gebruik van de houtkachel tijdens de smogepisodes te verbieden, dus die beperkte periodes, is ook sensibilisering heel belangrijk. Dit jaar plan ik daarom een campagne over stoken binnens- en buitenshuis. We willen de mensen ervan bewust maken dat ze niet alles in hun kachel mogen stoppen, dat ze geen behandeld hout mogen gebruiken, zodat ze ook de risico's kennen. De campagne zal gebruikmaken van folders, radiospots en krantenadvertenties, maar er zal eveneens informatie ter beschikking worden gesteld aan lokale besturen.

Ook handhaving is van belang. Vandaag doen vooral steden en gemeenten de handhaving via hun gemeentelijk politiereglement. Heel wat gemeenten hebben bepalingen in die zin opgenomen in hun gemeentelijk reglement. Ze kunnen dat ook opnemen in hun GAS-

reglementering (gemeentelijke administratieve sanctie), en zo een administratieve sanctie en geldboete opleggen. Meestal komt het niet zo ver, en als er klachten zijn door de buurt, wordt er een oplossing gevonden via het aanspreken van mensen.

De regels verschillen momenteel van gemeente tot gemeente. Door de opname in VLAREM – waar we wellicht naartoe gaan als er een definitieve beslissing wordt genomen – geldt in Vlaanderen overal dezelfde regeling en kan dit op dezelfde manier worden aangepakt. Bijkomend kan er lokaal op worden ingezet.

Tijdens de handhaving zal uiteraard prioriteit worden gegeven aan situaties waar er aanhoudende klachten zijn. De privacywetgeving geldt hier ook. Toezichthouders kunnen niet zomaar een particuliere woning betreden. Daarom is het aangewezen dat de vaststellingen of er al dan niet wordt gestookt in een kachel, visueel of sensorisch gebeuren. Er is immers een typische, herkenbare rookontwikkeling en geur. Een concreet uitgewerkte systematiek voor deze taak voor de lokale toezichthouders zal hiermee gepaard gaan.

Een snuffelauto – die trouwens al bestaat – die de luchtverontreiniging meet en de meteoromstandigheden zoals windrichting en atmosferische stabiliteit registreert, hoeft niet in alle gevallen te worden ingezet, maar kan in specifieke omstandigheden, zoals hotspots, hardnekkige zondaars of moeilijkheden bij lokalisatie, worden ingeschakeld. Indien dat in werking zou treden – momenteel is het nog niet definitief – moet dat verder technisch worden uitgewerkt.

Mijnheer Sanctorum, u vroeg naar de stand van zaken van de lage-emissiezones. Er wordt aan twee projecten gewerkt.

Begin december hebben we de stad Gent een officiële uitnodiging gestuurd om rond de tafel te zitten. De stad Gent heeft daar nog geen definitief antwoord op gegeven, maar is zeker bereid om mee te werken. De stand van zaken is dus nog niet veranderd sinds november, toen u mij die vraag stelde. Ik heb er bij hen nog eens extra op aangedrongen en hoop dat het snel in orde komt.

In Antwerpen staat het project al verder. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen heeft een haalbaarheidsstudie gevoerd naar die lage-emissiezones, heel specifiek bij vrachtwagens. De resultaten geven aan dat, met een systeem waarbij vanaf 2015 slechts trucks worden toegelaten die voldoen aan de Euro IV-norm, met een verstrenging naar de Euro V-norm, een emissiereductie in het Antwerpse havengebied met iets meer dan 100 ton NO_x per jaar kan worden gerealiseerd. Dat zou oplopen tot 250 ton NO_x per jaar tegen 2020. Die emissiereducties zullen resulteren in NO_x-concentratiedalingen van 1 tot 3 microgram per kubieke meter. Op basis daarvan werd beslist een traject uit te zetten om dat effectief in te voeren. Er moeten echter ook wel een aantal verkeerstechnische afspraken worden gemaakt.

Mijnheer Sanctorum, die lage-emissiezones zullen vooral lokaal een effect hebben. Dat heeft te maken met een aantal piekperiodes. U zegt dat ik structurele maatregelen moet nemen. Dat is waar. Die lage-emissiezones zijn echter precies een voorbeeld van hoe je lokaal, aan de bron, zaken aanpakt. Je kunt dat wat vergelijken met de maatregel waarover we het daarnet hadden.

Mevrouw De Vroe, CO₂ is een andere problematiek. Bij de BIV hebben we beide parameters, lucht en CO₂, meegenomen. We kunnen daar straks nog verder van gedachten over wisselen in de verenigde commissies.

Mijnheer Martens, u verwees naar een aantal vraagstukken en oplossingen die vanuit energie moeten worden aangepakt. Het is goed dat we, voor de sectoren waar we het nog niet goed doen en waar we bijkomende maatregelen moeten nemen, zoals de gebouwen, landbouw en transport, met heel gerichte werkgroepen, per beleidsdomein, zijn begonnen. Elke vakminister zit met alle stakeholders rond de tafel om heel gericht maatregelen uit te werken voor de reductie van CO₂. We willen een aanpak op maat uitvoeren.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Eén ding is me alvast duidelijk: gelet op de vragen die wij vandaag nog hebben over uw beleid over fijn stof, schort er duidelijk iets aan uw communicatiebeleid.

U verwijt collega's dat ze alle luchtproblemen op een hoop gooien. In uw inleiding doet u echter eigenlijk net hetzelfde. Mijn vraag ging wel degelijk over fijn stof en niet over NO_x. We lezen in de pers dat Vlaanderen uitstel heeft gevraagd inzake de normen voor fijn stof. U beweert van niet. Dat illustreert duidelijk dat u daarover beter zult moeten communiceren met de pers.

Minister, het was mij niet duidelijk of ieder meetpunt ook een hotspot is. Daarom stelde ik mijn vraag over meetpunten. Het is inderdaad zo dat u mij een uitgebreid antwoord hebt gegeven over de hotspotzones. Mijn vraag ging echter eigenlijk over alle meetpunten, niet enkel over de hotspotzones. U zegt nu duidelijk dat niet elk meetpunt een hotspotzone is. Mijn vraag ging over alle meetpunten.

U zegt dat twee meetpunten zullen worden verhuisd: Stabroek en Puurs. Uit uw vorig antwoord over het meetpunt in Puurs bleek dat de windmolens zorgden voor het opwaaien van fijn stof. Wordt daar rekening mee gehouden in het vergunningenbeleid?

U hebt in uw antwoord aangegeven dat u veel initiatieven neemt. Ik heb ook niet het tegendeel beweerd. Niet elk initiatief is echter meteen zichtbaar op het terrein. Dat is niet zo leuk.

Ik las in een persartikel dat de Europese Commissie niet gelooft dat Vlaanderen er ernstig werk van maakt om de normen binnenkort te halen. Wie zijn wij dan om te zeggen dat u het wel ernstig neemt? Ik wil u vragen een duidelijker communicatiebeleid te voeren. Al wat u ons nu vertelt, zou u ook aan de Europese Commissie kunnen communiceren.

U hebt in de Europese Commissie het voorzitterschap gehad voor Leefmilieu. Hebt u daar dan geen duidelijk overleg gevoerd over de manier waarop we in Vlaanderen het fijnstofbeleid aanpakken en over de gevolgen van het slechte beleid in buurlanden? We vernemen van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) dat Polen met zijn steenkoolcentrales de oorzaak is van een grote wolk fijn stof boven Vlaanderen. Op welke manier wordt dat dan gecommuniceerd? U moet dat toch kunnen bewijzen? Ik vraag u uw communicatiebeleid bij te sturen, in de hoop dat Europa dan wel begrijpt dat er inspanningen ter zake gebeuren.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Minister, ik heb in mijn vraagstelling duidelijk gezegd dat we het normaal vinden dat er geen afval of geveerd of geïmpregneerd hout mag worden verbrand. Gewoon hout, als natuurlijk product, wordt echter al eeuwenlang als brandstof gebruikt. U kunt het voorstel doen om geen hout te verbranden op windstille dagen, maar het lijkt mij niet nodig het te verbieden. Ik denk niet dat het blok hout in de open haard zo'n grote schade kan aanrichten. Ik ben bereid om de gegevens die u ter beschikking zult stellen, grondig te bestuderen.

Minister, het inzetten van snuffelteams en snuffelauto's lijkt me werkelijk een brug te ver. Waar gaat die overreglementering naartoe? Waar stopt die? Binnenkort mogen we thuis misschien geen frieten meer bakken omdat er dan dampen van verbrande olie kunnen vrijkomen. Er moet halt worden toegeroepen aan de overreglementering.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Het probleem gaat iets dieper dan enkel het communicatiebeleid van de minister.

Minister, ik begrijp dat er weinig tot geen vooruitgang is inzake de lage-emissiezones. U legt de verantwoordelijkheid daarvoor bij de stad Gent. U hebt hun in december een uitnodiging

gestuurd, maar daar is weinig reactie op gekomen. Ik neem daar akte van en zal hun vragen wat de ‘bottleneck’ is. Ik wil wel eens weten waarom het opzetten van een pilootproject zo langzaam vordert.

U bevestigt dat u een uitstelaanvraag voor het halen van de norm voor stikstofoxide hebt ingediend bij de Europese Commissie. Het is duidelijk dat het luchtkwaliteitsplan heel wat kritiek heeft gekregen. Zo is de Inspectie van Financiën bijna vernietigend over dat ontwerp van het luchtkwaliteitsplan zoals het werd voorgelegd op de ministerraad. Er staan heel wat zaken in het luchtkwaliteitsplan, zoals een dynamische verkeersregeling. Een van de belangrijkste manieren om de problematiek van stikstofoxide in Vlaanderen aan te pakken, ten minste op die twee bewuste meetpunten, ging over de BIV. Ondertussen hebben we wel begrepen, onder meer uit die hoorzittingen – hoewel een aantal onder ons dat voordien ook al wisten –, dat die zogenaamde vergoeding helemaal geen zoden aan de dijk zou brengen inzake stikstofoxide.

Minister, is er al een reactie gekomen van de Europese Commissie op uw uitstelaanvraag voor stikstofoxide? Is daar al kritiek op gekomen? Uw uitstelaanvraag voor fijn stof werd eerder al negatief beoordeeld, wegens het feit dat u onvoldoende kon aantonen dat u in 2015 – u schudt het hoofd, maar het is wel de realiteit – wel de norm zou halen. Ik stel me ernstige vragen bij uw uitstelaanvraag voor stikstofoxide.

Ik heb begrepen dat het luchtkwaliteitsplan eind september werd ingediend bij de commissie. Dat was de deadline. U zei ook dat het openbaar onderzoek net werd afgerond en dat de opmerkingen nu worden verwerkt. Dat lijkt me procedureel eigenaardig. De uitstelaanvraag werd ingediend bij de Europese Commissie en ondertussen organiseren we een openbaar onderzoek over het luchtkwaliteitsplan. Dat moet u me eens nader uitleggen.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Mevrouw Gwenny De Vroe: Kunnen we straks in de regeling van de werkzaamheden bespreken wanneer we ons gezamenlijk voorstel van resolutie kunnen agenderen?

De voorzitter: We zullen dat volgende week dinsdag als eerste punt in de regeling van de werkzaamheden agenderen.

Mevrouw Rombouts heeft het woord.

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

Volgens de woordvoerder van de VMM is het hout een grotere boosdoener op het platteland. Ik vroeg naar de reden daarvoor. Gebruikt men daar meer hout doordat er een tekort is aan andere brandstoffen? U zegt dat er verschillende werkgroepen bezig zijn op verschillende domeinen. De woningkwaliteit kan daar een belangrijk element zijn. Zijn er nog veel oude kachels of werden er al veel vervangen door nieuwe? In het kader van energie en woningkwaliteit moeten we sensibiliserend werken op dat vlak.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Langs de ene kant vragen jullie om te stoppen met de overreglementering, aan de andere kant vragen jullie om meer te reglementeren. We proberen daar een evenwicht in te zoeken.

Hoe verder je moet gaan op basis van Europese richtlijnen, hoe meer je maatregelen neemt die rechtstreeks ingrijpen op wat mensen doen. Dat is niet plezant. Het gaat over mobiliteit, over autorijden, verwarming, over de manier waarop je een gebouw inricht, enzovoort. Dat wringt natuurlijk. Iedereen kijkt graag in de richting van de industrie. Daar is de reglementering heel streng. Daar sturen we ook bij. We hebben daar zelfs al vergunningen geweigerd. Als we nog verder willen gaan, zal het rechtstreeks ingrijpen op een aantal van onze dagelijkse handelingen. Dat is natuurlijk niet aangenaam. Er wordt soms emotioneel op

gereageerd. Dat is niet altijd evident. Het laaghangend fruit is echter al geplukt. We moeten moeilijkere maatregelen nemen.

Communiceren we niet goed met de Europese Commissie? Mevrouw Van den Eynde, er zijn verschillende lidstaten in Europa. Destijds werd er een afspraak gemaakt. Vandaag halen 23 van de 27 lidstaten die reglementering niet.

Mijnheer Sanctorum, in 2005 hebben we de norm voor fijn stof niet gehaald. De richtlijn bepaalt dat we in 2015 aan die norm moeten voldoen. Ik stel vast dat we het in 2005 niet hebben gehaald en dat we dat tot vandaag nog meesleuren. Op basis daarvan zijn we vandaag voor het Europees Hof gedaagd. U moet dat niet ontkennen. Het is zo. *(Opmerkingen van de heer Hermes Sanctorum)*

Ik heb de resultaten hier liggen voor de jaren dat u verantwoordelijkheid hebt genomen in de regering. Ik kan enkel vaststellen dat wij in 2005 die fijnstofnorm niet hebben gehaald en dat we op basis daarvan nu voor het Europees Hof worden gedaagd. Nog eens: 23 van de 27 lidstaten halen die normen niet.

Dat er ook grensoverschrijdend stof is, zit mee in ons verweer voor de Europese Commissie. Bij de voorbereiding voor de nieuwe richtlijn voor industriële emissies dringen wij erop aan om er rekening mee te houden dat er concurrentievervalsing is: wij zijn heel streng, maar in andere lidstaten is het wel toegelaten en daarbovenop krijgen wij het fijn stof nog eens mee over ons heen.

Mijnheer Sanctorum, het is zo gecommuniceerd dat het een voorlopige versie van het openbaar onderzoek is. De Europese Commissie weet dat het een voorlopige versie is, die we ter consultatie voorleggen. Er is een open en correcte communicatie met de Commissie. Als er een definitieve versie is, wordt die ook overgemaakt. We hebben daarop nog geen reactie gekregen vanuit de Commissie.

Ik heb voor de lage-emissiezones de schuld niet op iemand afgeschoven, mijnheer Sanctorum. Ik heb gewoon gezegd dat we met Gent in overleg zijn, maar dat de volgende vergadering nu nog moet worden samengeroepen. Het is ook logisch: we hebben in december contact genomen, er zit een eindejaarsperiode tussen. Binnenkort zal dat absoluut verder worden gezet.

Collega's, het gaat om tal van maatregelen. Op een bepaald moment heeft iemand die houtkachel uit het fijnstofactieplan gepikt. Dat is vooral gekomen doordat de Vlaamse Milieumaatschappij – heel goed bedoeld – heeft gecommuniceerd dat het aandeel van houtkachels in de fijnstofproblematiek in Vlaanderen bijzonder hoog is. Zo is de bal aan het rollen gegaan. Ook bij zuiver hout is het belangrijk dat een kachel goed geïnstalleerd is, met een filter om fijn stof en NO_x tegen te gaan. Die maatregel is voorgesteld. We zullen zien wat we er definitief mee doen: kunnen we die handhaven, bestaat die in het buitenland? We vinden niet iets absurds of onmogelijks uit. Het is een belangrijk pakket aan maatregelen. Het laaghangend fruit is spijtig genoeg geplukt, dus moeten we bijkomende, moeilijkere maatregelen nemen.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Het goed installeren van houtkachels heeft ook te maken met productnormering. Daarvoor bent u niet bevoegd. Dat zit dan weer federaal.

Met redenen omklede motie

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

Het incident is gesloten.

■