

Bijlage 5: Overwegingsdocument bij ontvangen opmerkingen

1. Inleiding

Bij de opmaak van zowel het nationaal reductie-programma als het luchtkwaliteitsplan moeten het publiek en de bevoegde autoriteiten geraadpleegd worden, zoals geregeld in de artikelen 2.5.2.4.3 en 2.10.3.1, §2, van titel II van het VLAREM:

- de afdeling bevoegd voor luchtverontreiniging stelt het ontwerpplan op en kan daarbij de meest belanghebbende overheidsorganen, privaatrechtelijke organisaties en sociale en maatschappelijke groeperingen betrekken;
- het ontwerpplan wordt na goedkeuring door de Vlaamse Regering bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad, in minstens twee kranten en via de website van het departement Omgeving;
- gelijktijdig wordt het ontwerp ook aan de SERV en de Minaraad bezorgd voor advies;
- het publiek en beide strategische adviesraden hebben minimum een maand na bekendmaking in het Belgisch Staatsblad om opmerkingen te geven;
- het plan wordt in tweede lezing aan de Vlaamse Regering voorgelegd, samen met een verslag over hoe met de opmerkingen wordt omgegaan;
- het door de Vlaamse Regering goedgekeurd plan wordt nogmaals via de website, twee kranten en het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt.

2. Organisatie openbaar onderzoek en adviezen Minaraad, SERV en SALV

Op 31 juli 2018 werd de aankondiging van het openbaar onderzoek van het ontwerp luchtplan gepubliceerd in de kranten De Standaard en De Morgen. Daarnaast werd het plan op dezelfde dag bij uittreksel gepubliceerd in het Belgische staatsblad.

Ook op de website van het departement omgeving werd het openbaar onderzoek aangekondigd (zie <https://www.lne.be/luchtverontreiniging-vlaamse-plannen>).

Minaraad en SERV ontvingen de adviesvraag op 24 juli 2018. De adviestermin bedraagt dertig dagen na ontvangst. Gelet op de timing van de adviesvraag, net voor de vakantie, was deze termijn voor de raden niet haalbaar. Zij vroegen uitstel tot eind september 2018. De SALV stapte mee in het adviestraject op eigen initiatief.

Op 23 augustus 2018 gaven medewerkers van het Kabinet Schauvliege en het Departement Omgeving een toelichting over het ontwerp van Vlaams luchtbeleidsplan 2030 voor de leden en de secretariaten van Minaraad, SERV en SALV.

AANKONDIGING OPENBAAR ONDERZOEK VLAAMS LUCHTBELEIDSPLAN 2030

Op 20 juli 2018 heeft de Vlaamse Regering het ontwerp luchtbeleidsplan 2030 voor een eerste maal goedgekeurd. Dit plan bevat maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en om zo de impact op onze gezondheid en het leefmilieu verder terug te dringen. Het luchtbeleidsplan is opgesteld in uitvoering van artikel 23 van de Europese richtlijn 2008/50/EG en in uitvoering van artikel 6 van de Europese richtlijn 2016/2284.

Laat uw mening horen! Zo werkt u mee aan een betere luchtkwaliteit in Vlaanderen.

Vragen en opmerkingen kunt u indienen tot en met 30 september 2018.

Per e-mail via het mailadres lucht@vlaanderen.be

Of per post naar het adres:

**Departement Omgeving,
Afdeling EKG, Team Lucht,
Koning Albert II-laan 20 bus 8,
1000 Brussel**

U kunt het plan raadplegen via de website

<https://www.ine.be/luchtverontreiniging-vlaamse-plannen>

Een papieren versie van het plan is ter beschikking op bovenvermeld adres.

Na afsluiting van het openbaar onderzoek zal de Vlaamse Regering een definitieve beslissing nemen over het plan.

**DEPARTEMENT
OMGEVING**



**Vlaamse
overheid**

www.omgevingvlaanderen.be

Het openbaar onderzoek liep tot 30 september 2018.

3. Ontvangen adviezen en opmerkingen

Op 4 oktober werd een gezamenlijk advies van Minaraad, SERV en SALV ontvangen:

<https://www.vlaanderen.be/nl/publicaties/detail/vlaams-luchtbeleidsplan-2030-gezamenlijk-advies-minaraad-serv-en-salv>

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de overige ontvangen adviezen en opmerkingen:

sTraten-generaal	Eén globaal advies ontvangen per mail op 30/09/2018
ODE	Eén globaal advies ontvangen per mail op 28/09/2018
Bond Beter Leefmilieu, Greenpeace, Natuurpunt en de West-Vlaamse Milieufederatie	Eén globaal advies ontvangen per mail op 28/09/2018
Klimaatoma's en -opa's	Overhandiging van globaal advies aan de minister op 28/09/2018 (600 ondertekenaars)
Houtkachelgebruikers	Eén advies, dat specifiek handelt over houtkachels werd van 260 houtkachelgebruikers per mail ontvangen

Agoria	Eén globaal advies ontvangen per mail op 29/09/2018
Houtkachelverkopers	Eén advies, dat specifiek handelt over houtkachels werd van 107 verkooppunten per mail ontvangen
Individuele burgers	2 burgers reageerden per mail op het ontwerp plan.

4. Verwerking van de ontvangen adviezen en opmerkingen

In onderstaande tabel worden uit alle bovenvermelde adviezen en opmerkingen de passages geselecteerd die aansturen op een amendering van het plan. Daar waar dit tot een aanpassing van het plan heeft geleid wordt duidelijk aangegeven hoe en waar dit in het plan werd aangepast.

Gezamenlijk advies Minaraad, SERV en SALV

1	<p>De raden vragen om het Europees luchtbeleid van nabij te volgen. Naarmate Europees beleid meer of minder effectief blijkt te zijn, kan de betekenis van aanvullend regionaal en lokaal beleid kleiner of groter worden als men de doelstellingen wil halen.</p> <p>De Europese Commissie voert nu een fitness check uit van de Europese richtlijn Luchtkwaliteit, die eind 2019 afgerond zou moeten zijn. Deze zal inzicht geven in de toekomstbestendigheid van het huidige instrumentarium. De raden vragen dat Vlaanderen van deze gelegenheid gebruikt maakt om een aantal knelpunten op Europees vlak aan te kaarten.</p> <p>Het is van belang dat Vlaanderen, met het oog op een gelijk speelveld, aandringt op een Europees beleid dat inzet op innovatie, productbeleid, een competitief industrieel en landbouwbeleid, etc.</p>
	<p>De EU dossiers inzake luchtverontreiniging worden van nabij opgevolgd. Aangezien luchtverontreiniging een grensoverschrijdend probleem is, is het ook belangrijk dat in alle EU landen een verdere sanering van de uitstoot wordt gerealiseerd die zoveel mogelijk strookt met de doelstellingen van voorliggend plan. Dit wordt op verschillende plaatsen in het plan aangehaald.</p> <p>Een aantal belangrijke maatregelen zijn enkel op EU niveau te realiseren (bv. Euro-normering) en zoals in het plan is aangegeven zal Vlaanderen in zijn standpuntbepaling in zulke dossiers pleiten voor een ambitieus maar realistisch Europees beleid, om zo een maximaal level playing field te creëren in de EU.</p> <p>Bij de Fitness Check zal Vlaanderen ervoor pleiten dat de EU op termijn de WHO-normen nastreeft en dat de bestaande interpretatieruimte voor sommige bepalingen uit de richtlijn, bv. inzake het plaatsen van meetstations en het beschikbaar stellen van informatie, beperkt wordt zodat alle lidstaten dit (maximaal) op dezelfde manier invullen.</p>
2	<p>Werk maken van een intergewestelijke samenwerking en samenwerking met de federale overheid en onze buurlanden. Sommige regelgevende kaders kunnen best op nationaal, liefst op Europees, niveau uitgewerkt worden, zoals het kader voor LEZ of ULEZ (ultra-lage emissiezone).</p>
	<p>Om de bijkomende inspanningen binnen België (t.o.v. de andere lidstaten) voor het bereiken van zowel de emissieplafonds als van de luchtkwaliteitsdoelstellingen zoveel mogelijk te beperken, pleit België steeds voor zoveel mogelijk en een zo ambitieus mogelijk (maar realistisch) brongericht communautair beleid.</p>

	<p>De gewesten en de federale overheid overleggen binnen de stuurgroep Atmosfeer van het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid over het Europese en internationale beleid, zowel in functie van standpuntbepaling als voor de implementatie van verplichtingen en voor het formuleren van een gecoördineerd antwoord op bevragingen. Op dit moment wordt o.m. gewerkt aan het uitwerken van een samenwerkingsakkoord i.f.v. de NEC-richtlijn. In dit akkoord worden de taken en doelstellingen uit deze richtlijn verdeeld over de vier overheden. Voor de reductiedoelstellingen zelf betekent dit dat elk gewest zich engageert tot bepaalde reducties en dat de federale overheid zich engageert tot het nemen van concrete maatregelen die bijdragen tot die reducties.</p> <p>De vraag naar meer uniformiteit binnen LEZ's is begrijpelijk maar op Europees niveau is dit niet altijd wenselijk omdat de situatie sterk kan verschillen van land tot land. In België is het aandeel dieselwagens bv. veel hoger dan in Nederland. Op Europees niveau is dan ook beslist om geen dwingende normen voor de lidstaten op te leggen rond de LEZ's maar wel om aanbevelingen te doen. Eén van deze aanbevelingen is om de euronorm als toegangscriterium te hanteren, wat we in de Vlaamse regelgeving ook effectief doen. Samenwerking tussen de lidstaten is uiteraard wel wenselijk. Zo is er nood aan een Europees kader dat gegevensuitwisseling toelaat tussen de lidstaten in functie van het toezicht op de LEZ-regelgeving. Het gaat hierbij om de uitwisseling van zowel voertuiggegevens (om de registratieverplichting voor buitenlandse voertuigen overbodig te maken) als persoonsgegevens (om buitenlandse overtreders te kunnen beboeten). België dringt hier o.a. in het kader van de aanpassing van de EETS-richtlijn op aan.</p> <p>Wat de afstemming binnen België betreft: de verschillen zijn het gevolg van de staatsvorming want elk gewest is zelf bevoegd om de criteria voor deze maatregel te bepalen. Een aantal criteria zijn bewust afgestemd op de Vlaamse criteria. Zo hanteren het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Vlaamse Gewest dezelfde vrijstellingsvoorwaarden voor personen met een handicap. Momenteel wordt samen met het Brusselse gewest onderzocht hoe we vrijstellingen kunnen uitwisselen zodat personen met een handicap die een vrijstelling registreerden om toegang te krijgen tot de LEZ van Brussel ook zonder verdere administratieve lasten de LEZ in Vlaanderen kunnen binnenrijden. Ook gegevensuitwisseling met betrekking tot de registraties van buitenlandse voertuigen maakt onderwerp uit van dit onderzoek. Aangezien het systeem in Vlaanderen al gekend was toen Brussel zijn wetgeving heeft opgemaakt, lijkt het een bewuste keuze van Brussel om andere drempels te hanteren, hetgeen volledig binnen de Brusselse bevoegdheden valt.</p>
3	<p>De raden vinden het belangrijk te leren van de ervaringen van het afgelopen en huidige beleid. De vraag is of de ingezette mix van regionale en lokale maatregelen de optimale mix is geweest om de luchtkwaliteit in Vlaanderen te verbeteren.</p>
	<p>Het luchtkwaliteitsbeleid in de EU maakt gebruik van verschillende instrumenten om de luchtkwaliteit in gans de EU aan te pakken. De EU-emissieplafonds voor het jaar 2010 waren voor België zeer ambitieus en vereisten in alle sectoren een verregaande reductie. De reducties per sector werden destijds bepaald op basis van een studieproject dat uitmondde in een intersectorale afweging. De doelstellingen werden enkel voor NOx niet gehaald omwille van de falende euro-normen voor dieselwagens. Deze euro-normen problematiek werd pas gaandeweg kenbaar en zeker voor de pollutent NOx had achteraf gezien focus op deze dieselproblematiek aangewezen geweest.</p> <p>Daarnaast legt de EU luchtkwaliteitsnormen vast die in elke lidstaat moeten gehaald worden. Voor elk luchtkwaliteitsprobleem werd bronnenonderzoek uitgevoerd en werd per knelpunt duidelijk waar de focus op moest liggen: soms was dit zeer lokaal, maar voor de pollutenten NO2 en fijn stof bleek ook generiek beleid nodig. Dit alles leidde tot het naleven van alle luchtkwaliteitsnormen in 2017, behalve voor de pollutent NO₂ op verkeersdrukke plaatsen en ook hier spelen de emissies van dieselverkeer een grote rol.</p>

	<p>Voor de nieuwe emissieplafonds voor het jaar 2020 en 2030 liggen de uitdagingen vooral bij PM_{2,5} waar de kacheluitstoot moet gesaneerd worden en bij NMVOS waar een blijvende ontkoppeling tussen economische groei en emissie noodzakelijk is. Daarnaast is vooral de negatieve impact op mens en milieu de drijvende kracht om verder te saneren, maar is steeds duidelijk in welke sector deze reducties moeten gerealiseerd worden: de focus van het plan ligt daar vooral op mobiele bronnen (vooral NO₂ problematiek), verbranding van hout (vooral PM_{2,5}) en landbouw (vooral NH₃).</p> <p>Dit alles wordt uitvoerig beschreven in de omgevingsanalyse van het plan.</p>
4	<p>Het voorliggend plan bevat nagenoeg geen informatie over de kosten en baten van de verschillende maatregelen noch voor het bestaande of geplande beleid, noch voor het nieuw voorgestelde beleid. De raden vinden het belangrijk dat het beleid in het algemeen en de maatregelen in het bijzonder stuurt op kosteneffectiviteit (inclusief gezondheidswinst).</p> <p>De raden vragen om de transparantie te vergroten en het cijfermateriaal waarnaar het ontwerp plan verwijst of op gebaseerd is.</p>
	<p>Kosten en baten van milieumaatregelen werden op Europees niveau bepaald met behulp van het GAINS model (Greenhouse Gas - Air Pollution Interactions and Synergies model) waarbij op Europees niveau bepaald werd welke pollutanten op welke plaatsen in de EU het best kunnen gesaneerd worden om de meeste milieu- en gezondheidswinst te realiseren. Op Europees niveau werd berekend wat de kosten (door maatregelen) en baten (door verminderde gezondheidskosten) zijn van de vermindering van de luchtverontreiniging tot op welbepaalde niveaus. Vervolgens werd gezocht op welk punt de marginale kosten groter werden dan de marginale baten (wat betekent dat een bijkomende euro aan investeringen minder dan een bijkomende euro aan gezondheidsbaten zou opleveren). De berekeningen tonen duidelijk dat ook voorbij dit punt de totale kosten veel lager liggen dan de totale baten. Voor deze Europese reductie werd vervolgens berekend hoe de inspanningen moesten verdeeld worden over de lidstaten om de bijhorende doelstelling aan een op EU-niveau zo laag mogelijke kost te bereiken. Dat impliceert dat de reducties vooral daar zullen gebeuren waar veel mensen worden blootgesteld aan de betreffende emissies. Deze optimale spreiding van de reducties was de basis voor de politieke onderhandelingen die uiteindelijk tot de NEC-richtlijn hebben geleid. Zie hiervoor ook hoofdstuk 3.3. van het plan.</p> <p>Ook uit een recente analyse (2018, dus na de goedkeuring van de richtlijn en rekening houdend met recente evoluties: de Clean Air Outlook (COM(2018) 446 final/2)) blijkt dat de baten van de richtlijn, zowel op EU-niveau als op niveau van de individuele lidstaten de kosten ver overstijgen (een factor 14 tot 50). Zie ook https://ec.europa.eu/info/news/first-clean-air-outlook-europes-air-pollution-health-problems-could-be-halved-2030-if-action-taken-now-2018-jun-07_en</p> <p>De doelstellingen van dit plan zijn afgestemd op de doelstellingen van de EU, zie hiervoor antwoord op vraag 26.</p> <p>Voor de industrie is in hoofdstuk 5.3 uitgebreid ingegaan op de kosteneffectieve aanpak in het verleden en de verderzetting ervan in de periode 2018-2030. Deze aanpak is ook doorgetrokken naar de landbouwsector (hoofdstuk 5.4).</p> <p>Voor de fijn stof problematiek van kachels werd een Green deal uitgewerkt waarbij een visie zal ontwikkeld worden die ook rekening houdt met kosten en baten. In die context liep tot midden 2019 een studie die de milieuschadetekosten van verschillende verwarmingsbronnen tegenover elkaar afwoog. (zie hoofdstuk 5.5) verder werd in 2019 ook een BBT studie opgestart die zowel kacheltechnieken als nageschakelde technieken bij houtkachels in kaart zal brengen.</p>

	<p>De maatregelen voor mobiele bronnen zijn veel moeilijker af te wegen t.o.v. van de maatregelen in de andere sectoren omdat ze ook een belangrijk effect hebben op andere domeinen (mobiliteit, klimaat, energie,...).</p> <p>Zoals in het antwoord op vraag 3 reeds aangegeven is op het regionale niveau duidelijk waar de oorzaken van de resterende luchtkwaliteitsproblemen liggen en dus ook duidelijk waar welke maatregelen moeten genomen worden. Voor de NO₂ problematiek is het duidelijk dat vooral de emissies van verkeer moeten gesaneerd worden, voor de aanpak van vermist is NH₃ emissiereductie in de landbouw aangewezen en voor de reductie van primair fijn stof zijn de houtkachels de te saneren sector.</p>
5	<p>De raden bevelen aan om regelmatig tussenevaluaties uit te voeren. Indien bijkomende maatregelen nodig zijn, pleiten de raden ervoor om tijdig te inventariseren welke sectoren het meeste kwetsbaar zijn en na te gaan hoe kan voorkomen worden dat dit de concurrentiepositie en het innoveren in het gedrang komen.</p>
	<p>Regelmatige tussenevaluaties zijn sowieso voorzien in het plan in uitvoering van Europese verplichtingen daaromtrent. Elke 2 jaar worden nieuwe geactualiseerde prognoses uitgewerkt en gerapporteerd en om de vier jaar wordt een evaluatie en eventuele bijsturing van het plan voorzien.</p> <p>De maatregelen die voorzien zijn in het plan zijn steeds in nauw overleg met de betrokken sectoren tot stand gekomen na grondige studie van de mogelijkheden en afweging van kosten/baten en impact op de betrokken sector. Dit zal ook voor mogelijke toekomstige aanvullende maatregelen niet anders zijn.</p>
6	<p>Een globaal overzicht van kennislacunes (bv. gezondheidseffecten gerelateerd aan secundair fijn stof) en aankomend onderzoek of een verwijzing waar dit overzicht kan geraadpleegd worden, ontbreekt. Bij de verplichte voortgangsrapportage kan deze lijst geactualiseerd worden.</p>
	<p>In hoofdstuk 5.6.4 zijn de belangrijkste kennishiaten beschreven en is aangegeven welk onderzoek zal worden ondernomen rekening houdende met prioriteiten en de beperkte budgettaire studieruimte. Bij de voortgangsrapportage zal een stand van zaken en actualisatie gegeven worden.</p>
7	<p>De raden wijzen erop dat zolang de kritische depositiewaarde te hoog is, er extra inspanningen geleverd moeten worden om deze natuur in goede staat te krijgen en te houden. Zeldzame soorten van voedselarme bodems worden immers verdrongen door meer algemene soorten.</p>
	<p>In het kader van de programmatische aanpak stikstof wordt het PAS-herstelbeheer geoperationaliseerd op basis van de gebiedsanalyses van het INBO. Dit zal enerzijds gebeuren via de opmaak en update van de natuurbeheerplannen, waarbij het nodige PAS-herstelbeheer zal opgenomen en uitgevoerd worden op terreinen waar de stikstofdepositie de kritische depositiewaarde overschrijdt. Het gaat zowel om de terreinen van het ANB, de andere overheden, als de terreinbeherende natuurverenigingen. Anderzijds zullen ook gebiedsgerichte inrichtingsprojecten opgestart worden, die een prioritering op basis van onder andere de noodzaak aan PAS-herstel zullen volgen. Terwijl de natuurbeheerplannen vooral PAS-herstelmaatregelen op perceelsniveau beogen (bv. plaggen, maaien en afvoeren, ...), zijn de inrichtingsprojecten gericht op het uitvoeren van PAS-herstelmaatregelen op landschapsniveau (bv. optimaliseren grondwaterpeilen, aanleggen van buffers, etc.) en het robuuster maken van gebied tegen de negatieve effecten van verhoogde stikstofdeposities.</p>
8	<p>Een 'generieke' aanpak van de bronnen moet vooral het 'deken' van fijnstof in de lucht als geheel terugdringen. Het terugdringen van dit 'deken' van fijnstof draagt het meeste bij aan die gezondheidswinst.</p>
	<p>Het klopt dat ten aanzien van de atmosferische concentraties van PM_{2,5} een generiek reductiebeleid van primair PM_{2,5} en van de precursoren NH₃, NO_x en SO₂ de meest</p>

	<p>aangewezen manier is om gezondheidswinsten te boeken. In het plan wordt daarom ook volop ingezet op reductiemaatregelen voor houtkachels en wegverkeer (primair PM_{2,5}) en voor landbouw (precursor NH₃), dieselverkeer (precursor NOx) en industrie (precursoren NH₃, NOx en SO₂).</p>
9	<p>De raden vragen dat de overheid inzet op het definiëren van good practices voor lokaal beleid en het nader ontwikkelen, respectievelijk ter beschikking stellen, van methodieken en informatie ten behoeve van lokale afwegingen en het zoeken naar slimme, gezonde en kosteneffectieve oplossingen, zonder voorbij te gaan aan de wenselijkheid van geharmoniseerde lokale regels zodat burgers niet verward geraken over de modaliteiten. De raden roepen de Vlaamse overheid ook op om specifiek met de steden en gemeenten te overleggen waar het luchtbeleidsplan nieuwe, uitgebreidere of strengere lage-emissiezones veronderstelt om de doelstellingen te halen.</p>
	<p>Er is de afgelopen jaren heel wat informatie ontwikkeld en beschikbaar gesteld voor lokale overheden. Zo staat op de website www.mimolo.be een brochure met goede praktijkvoorbeelden, een handleiding over hoe lokale overheden luchtkwaliteit kunnen integreren in hun gemeentelijk mobiliteitsbeleid, ... Ook werd in elke provincie een toelichting gegeven over hoe gemeenten de luchtkwaliteit in hun gemeente kunnen verbeteren. Die informatie is dus voor handen. De ervaring leert echter dat de beschikbare info niet of onvoldoende werd benut door de lokale overheden zelf, vermoedelijk door een gebrek aan personeel en middelen. Luchtkwaliteit stond lange tijd ook niet op de lokale politieke agenda. We verwachten dat hier verandering in zal komen naar aanleiding van Curieuzeneuzen en dat lokale overheden meer personeel en middelen zullen vrijmaken voor de aanpak van luchtverontreiniging.</p> <p>Uiteraard zijn we bereid tot overleg met de gemeenten waar aanvullend lokaal beleid nodig blijkt. De uiteindelijke beslissing over het al dan niet nemen van lokale maatregelen blijft echter steeds een bevoegdheid van de lokale overheid zelf. De Vlaamse overheid kan hen hier enkel zo goed mogelijk bij trachten te ondersteunen door kennis en instrumenten ter beschikking te stellen.</p>
10	<p>De raden vragen een actief beleid om de meest kwetsbare bevolkingsgroepen zo snel mogelijk minder bloot te stellen aan ongezonde uitlaatgassen. Een na te streven maatregel is een scheiding leef- en woonomgeving en verkeer, in het bijzonder voor kwetsbare bevolkingsgroepen. De raden begrijpen dat dit een case-by-case-benadering behoeft.</p>
	<p>Kwetsbare bevolkingsgroepen verdienen uiteraard de nodige aandacht. Kinderen, ouderen, zieken zijn immers extra kwetsbaar voor de gevolgen van luchtverontreiniging. Dit vereist, zoals aangehaald door de raden, een case-by-case benadering. Daarom is in het Luchtbeleidsplan voorzien dat specifieke aandachtslocaties beter in kaart zullen worden gebracht. Deze analyse moet de gebieden waar verdere lokale actie vereist is onder de aandacht brengen. Daarnaast voorziet het plan ook verschillende acties die tot doel hebben om de luchtkwaliteit in en rond scholen te verbeteren.</p> <p>Een belangrijk aandachtspunt bij de focus op kwetsbare functies is dat we wel moeten vermijden dat het probleem wordt verplaatst naar omliggende woonomgevingen (waar kinderen, ouderen, ... ook een belangrijk deel van de dag doorbrengen) of dat de beoogde functievermenging wordt bemoeilijkt. Om die reden bestaat het plan uit een mix van generieke en gebiedsgerichte maatregelen en is de uiteindelijke doelstelling van het plan om de luchtkwaliteit overal in Vlaanderen te verbeteren waar mensen worden blootgesteld aan luchtverontreiniging.</p>
11	<p>De raden vragen dat de overheid instaat of meewerkt of de gegevens beschikbaar stelt voor apps die de lokale luchtkwaliteit toont voor de komende 48/72 uur en van de afgelopen dagen in Vlaanderen.</p>

De Vlaamse Milieumaatschappij ontwikkelde de BelAIR luchtkwaliteitsapp. Hiermee brengen we de relevante informatie voor fijn stof, stikstofdioxide, ozon en *black carbon* (BC) tot bij de gebruiker. De huidige functionaliteit van de app kunnen we verdelen in vier rubrieken: samenvattend overzicht, gebiedsdekkend overzicht, het verloop van de metingen in de VMM meetstations en meldingen.

1. Samenvattend overzicht

Dit deel van de app vertrekt vanuit de BelAQI luchtkwaliteitsindex en geeft de gebruiker een beoordeling van de luchtkwaliteit via een indexwaarde voor zijn/haar huidige locatie en favoriete locaties. Verder toont de app ook de te verwachten evolutie van de luchtkwaliteitsindex voor de volgende 12 uur, evenals de indexwaarde voor de reeds verstreken uren.

De BelAQI luchtkwaliteitsindex condenseert de concentraties voor 4 polluenten (ozon, stikstofdioxide en fijn stof (PM2.5 en PM10) tot één cijfer tussen 1 en 10. Hierbij staat 1 voor een uitstekende luchtkwaliteit en 10 voor een uitermate slechte luchtkwaliteit. De index is een maat voor de gezondheidseffecten van luchtvervuiling op de korte termijn. De BelAQI index wordt elk uur berekend met het hoge ruimtelijke resolutiemodel RIO-IFDM. De ruimtelijke resolutie bedraagt 100mx100m.

Daarnaast worden ook de actueel gemeten concentraties voor een aantal polluenten getoond voor het dichtstbijzijnde VMM meetstation.

2. Gebiedsdekkend overzicht

- Aan de hand van kaarten is de luchtkwaliteit voor het volledige Belgische grondgebied beschikbaar.
De volgende kaarten worden getoond:
- De actuele BelAQI luchtkwaliteitsindex;
- De actuele RIO-IFDM kaart voor de betrokken polluenten;
- De voorspelde concentraties voor de huidige dag en tot 3 dagen vooruit (niet beschikbaar voor BC). Voor ozon en stikstofdioxide (NO₂) zijn dit de hoogste verwachte uurgemiddelde concentraties. Voor fijn stof (PM2.5 en PM10) de verwachte daggemiddelde concentraties;

Op de actuele kaarten worden ook de meetstations getoond met de laatste beschikbare gemeten concentraties.

3. Verloop metingen meetstations

Via tijdsreeksen worden de gemeten concentraties voor polluenten op de dichtstbijzijnde meetplaatsen getoond. Aanvullend kunnen ook tijdsreeksen voor andere polluenten en meetplaatsen door de gebruiker opgevraagd worden.

4. Meldingen

De gebruiker kan zelf de frequentie van en de drempelwaarde voor meldingen instellen. Op die manier geeft de app een melding bij het overschrijden van die drempel met bijhorend gezondheidsadvies. De gebruiker kan daarbij aangeven of hij de gezondheidsadviezen voor personen gevoelig aan luchtvervuiling wil krijgen, dan wel de algemene meldingen. Het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid heeft voor elke concentratieklasse van de BelAIR index gezondheidsadviezen opgesteld. Wanneer de Europese informatie- of alarmdrempel voor ozon wordt overschreden op de in de App door de gebruiker gedefinieerde locaties zal de gebruiker een automatische melding krijgen. Dit gebeurt eveneens wanneer de gewestelijke info- of alarmdrempels voor fijn stof worden overschreden. Indien de VMM op dat moment ook een stookadvies afkondigt wordt dit eveneens gecommuniceerd via een "push" melding op de App. Deze functionaliteit laat dus toe om generieke meldingen naar alle gebruikers te sturen

	<p>Daarmee is dus reeds voldaan aan een aantal van de voorstellen van de raden. De voorstellen met betrekking tot aanvullende informatie zoals stooktips e.d. worden niet voorzien in de luchtkwaliteitsapp. Gezien het veeleer statische informatie betreft, lijkt deze geen plaats te hebben in een lichte, snel functionerende applicatie. Ontsluiting via links naar websites lijkt daardoor de beste methode.</p> <p>Een nieuwe versie van de App die rekening houdt met de opmerkingen van de eindgebruikers en die de impact van luchtvervuiling op de gezondheid op korte- en lange termijn beter zal duiden, zal in de loop van 2019 gelanceerd worden via de gebruikelijke App stores.</p> <p>Daarnaast zet de VMM verder in op een uitgebreider gebruikersonderzoek in de loop van 2019 en op de wetenschappelijke onderbouwing van de luchtkwaliteitsbeoordeling (metingen en modellering).</p> <p>⇒ Deze actie is aan het plan toegevoegd. [paragraaf 5.6.1.A onder 'We brengen informatie tot bij de burger via een luchtkwaliteitsapp']</p>
12	<p>Het plan bevat dan ook een belangrijk luik over wegverkeer, al ontbreekt voor een aantal maatregelen een concrete timing en/of invulling waardoor het plan voor die passages blijft steken op het niveau van goede voornemens en waardoor de impact van de maatregel niet ingeschat kan worden.</p> <p>Het plan werd in hoofdzaak geschreven vanuit het doel in 2030. Hierdoor ontbreekt inderdaad tussentijdse informatie over de maatregelen. Het is uiteraard de bedoeling dat reeds tussentijds mijlpalen worden gehaald.</p> <p>⇒ Tussentijdse mijlpalen zijn, waar mogelijk, opgenomen in het plan.</p>
13	<p>De raden vinden de centrale doelstelling het verminderen van de luchtmissies (en van congestie, geluidshinder etc.). Een sturende kilometerheffing zal in een eerste fase een impact hebben op het aantal wegkilometers. Het minder rijden van kilometers an sich is volgens de raden geen doel op zich maar kan wel een middel zijn om het einddoel te bereiken. De vraag is of het plan wel voldoende rekening houdt met evoluties op de langere termijn die kunnen leiden tot extra kilometers.</p> <p>De uiteindelijke doelstelling is het verminderen van de emissies en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Om dit te kunnen bereiken is het nodig om zowel in te grijpen op parksamenstelling als aantal kilometers over de weg. Daarom werden beiden als operationele doelstelling voor de transportsector opgenomen. Minder rijden is hierbij inderdaad een middel en het is dan ook belangrijk de evolutie van het aantal kilometers op te volgen. Bij de vastlegging van de operationele doelstelling werd rekening gehouden met de aannames uit de voorbereidingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen (zie inleiding onder E en bijlage 1). Hierbij werden met strategische vervoersmodellen, rekening houdend met demografische en economische evolutie, ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid, de impact op het aantal afgelegde kilometers in kaart gebracht. Evoluties op langere termijn werden dus in rekening gebracht.</p>
14	<p>De raden vinden het logisch dat het tarief van een km-heffing minstens rekening houdt met de volgende parameters: de reële milieuprestatie van de voertuigen, het tijdstip en de plaats. Een heffing in functie van plaats en tijdstip en die geldt voor alle (lichte en zware) voertuigen kan, indien de tariefverschillen hoog genoeg zijn om sturend te zijn, een gunstig effect hebben op de congestie en sluipverkeer.</p> <p>In de zomer van 2018 startte het consortium Motivity in opdracht van de Vlaamse Regering een onderzoek naar een mogelijk systeem van kilometerheffing voor licht vervoer in Vlaanderen. Het consortium werkte een uitgebreide studie uit die onder meer</p>

	<p>ingaat op technische en technologische mogelijkheden, de tarifiering en potentiële effecten ervan (op mobiliteit, milieu, ...), juridische voorwaarden, socio-economische impact en bijkomend beleid, handhaving en monitoring, en het marktmodel bij eventuele implementatie. De raden en de leden van de MORA zijn betrokken geweest bij de studie.</p>
15	<p>De raden roepen op om samen met het aangekondigde onderzoek naar de modaliteiten van een kilometerheffing voor lichte voertuigen ook voorstellen uit te werken om de bestaande kilometerheffing voor vrachtwagens te optimaliseren zodat deze ook rekening houdt met het tijdstip waarop en de plaats waar wordt gereden (en eventueel andere modaliteiten in lijn met de kilometerheffing voor personenwagens). Een toepassing hiervan kan indien een slimme kilometerheffing voor lichte voertuigen zo wordt ingevoerd. Bovendien moet vastgelegd worden hoe het maatschappelijk debat zal gevoerd worden en dienen de resultaten beschikbaar te zijn vóór de verkiezingen van 2019.</p>
	<p>Het onderzoek naar een mogelijk systeem van kilometerheffing voor licht vervoer in Vlaanderen bekijkt eveneens de relatie met het bestaande systeem voor vrachtwagens. Naar aanleiding van de media-aandacht rond het thema wegenheffing in het voorjaar van 2019 werd het onderzoek in april 2019 even bevroren. Er is daarna beslist om de lopende werkzaamheden af te ronden en de bevindingen te consolideren in een eindrapport (nog niet beschikbaar).</p>
16	<p>De raden stellen vast dat in een nieuw rapport van Transport & Mobility Leuven de internalisering van de externe kosten van transport in Vlaanderen geactualiseerd werden.</p>
	<p>Dat klopt. De bevindingen werden meegenomen in het onderzoek over de kilometerheffing voor licht vervoer.</p>
17	<p>Noch het klimaatplan of het luchtbeleidsplan gaan dieper in op de productie-/invoercapaciteiten van alternatieve brandstoffen in Vlaanderen? Daarnaast is het in de toekomst, indien een groot aantal BEV's rondrijden, belangrijk in te zetten "smart charging" zodat het elektriciteitsnet niet overbelast wordt. De raden wijzen er ook op dat BEV's een rol kunnen spelen om het net minder te belasten.</p>
	<p>Er wordt voornamelijk gemikt op elektriciteit uit hernieuwbare bronnen als 'brandstof'. De uitbreiding van die productiecapaciteit maakt deel uit van het energieplan. Smart Charging en de rol van BEV's bij het balanceren van het net (uiteindelijk als vehicle to grid) staan uitgebreid beschreven in het ontwerp Klimaatplan.</p>
18	<p>Het plaatsen van schermen is op zich een goede maatregel, maar het effect op luchtkwaliteit is beperkt. Eventueel is bijkomend onderzoek nodig naar emissie-absorberende schermen langs hoofdwegen.</p>
	<p>Onderzoek naar schermen in functie van luchtkwaliteit is voorzien in het luchtplan onder punt I van hoofdstuk 5.2.2.</p>
19	<p>De raden verwijzen ook dat indien brandhout door de Green Deal een minder prominente plaats krijgt in de Vlaamse verbrandings/warmte mix, er door de overheid naar alternatieven gezocht moeten worden voor 'brandhoutproducenten'. Dit zal een impact hebben op de Vlaamse bijdrage aan de groene energiedoelstellingen. Hiermee moet rekening gehouden worden in het klimaat- en energieplan. Zo kan er bijvoorbeeld gedacht worden aan betere samenwerking met de industrie.</p>
	<p>Deze problematiek wordt onderzocht binnen het kader van de uitvoering van de Green Deal huishoudelijke houtverwarming. Meer bepaald zal dit aan bod komen in de lange termijn visieontwikkeling over het verwarmingspark en de actie rond betere cascadering van de diverse houtstromen (actie 3.2.1).</p>

20	Een premie ter vervanging van verouderde installaties door nieuwe verwarmingssystemen met een minder verontreinigde brandstof is slechts één van de mogelijke instrumenten. Een inschatting van het reductiepotentieel en de kosteneffectiviteit van de maatregelen moet aantonen of dit een efficiënte manier is om de uitstoot door huishoudelijke houtverbranding te verbeteren.
	In uitvoering van de Green Deal zal ten gronde verder onderzocht worden welk systeem het meest geschikt is om de oude en vervuilende houtkachels en open haarden in Vlaanderen uit te faseren. Dit kan een systeem inhouden op basis van regelgeving en/of op basis van een nieuw premiesysteem of ander instrument waarin gestuurd wordt naar alternatieve verwarmingssystemen of zeer emissiearme en energiezuinige houtverwarmingssystemen.
21	Kachels: De raden wijzen op het belang van een goed registratie, controle en handhaving.
	Deze elementen zijn inderdaad van groot belang. In de Green Deal huishoudelijke houtverwarming wordt hieraan de nodige aandacht gegeven. Adequate registratie, controle en handhaving zijn opgenomen in de operationele doelstellingen van de Green Deal. Verder zijn hieromtrent ook specifieke acties voorzien in de Green Deal. Actie 4.1.1 betreft de ontwikkeling van een registratiesysteem voor bestaande en nieuwe huishoudelijke houtstooktoestellen en actie 1.3.6 betreft het formuleren van voorstellen voor de ondersteuning van markttoezicht en handhaving van Vlaamse regelgevingsvoorstellen.
22	Het ontsluiten van restwarmte kan ervoor zorgen dat de uitstoot door de industrie en door de huishoudens gereduceerd wordt. De raden wensen erop te wijzen dat er meer onderzoek nodig is waarbij naar specifieke gevallen gekeken wordt en alle kosten in rekening gebracht.
	<p>De warmtekaart, opgemaakt in 2015, heeft zones in kaart gebracht waar recuperatie van restwarmte rendabel kan zijn. Op plaatsen waar restwarmte rendabeler is dan de referentie-optie, moet deze optie verplicht onderzocht worden (cfr. Europese richtlijn energie-efficiëntie). De verplichting inzake het uitvoeren van individuele kostenbatenanalyses en van de haalbare opties is in omzetting van de richtlijn opgenomen in VLAREM. Geïnteresseerde initiatiefnemers en/of lokale besturen kunnen via deze eerste ruwe analyse nakijken waar het aangewezen is verder gedetailleerd onderzoek te doen naar de haalbaarheid van warmtenetten.</p> <p>In het warmteplan van 2 juni 2017 worden extra maatregelen voor het ontsluiten van restwarmte gedefinieerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - VEA verleent aan Warmtenetwerk Vlaanderen (WNVL) ondersteuning, binnen hun jaarlijks werkprogramma, om gegevens van de bestaande en geplande uitbouw van warmtenetten te vergelijken met de warmtekaart. Op die manier zal WNVL nagaan in welke kansrijke gebieden voor warmtenetten nog geen warmtenetten onderzocht of gepland zijn. Er wordt in het werkprogramma extra aandacht besteed aan de begeleiding van lokale overheden in dergelijke gebieden. - Voorstellen om de warmtekaart te gebruiken met oog op het optimaliseren van energetische rendementen en primaire energiebesparing van groene- en restwarmteprojecten. - Er zal een warmtetoets uitgewerkt worden, die een afwegingskader biedt voor warmtenetten vs. andere oplossingen bij natuurlijke transitie momenten (bijv. infrastructuurwerken of nieuwe verkavelingen/bouwprojecten). Op deze manier wordt de vraag en aanbod van restwarmte een element bij ruimtelijke en stedenbouwkundige ontwikkelingen. <p>Deze thematiek wordt verder uitgewerkt in het Vlaams klimaatbeleidsplan 2021 – 2030.</p>

23	<p>Gezien de luchtwassers een centrale rol spelen in de reductie van de NH₃-uitstoot vragen de raden dat de uitvoering van deze maatregel van nabij gevolgd wordt en dat er over gewaakt wordt dat bestaande stallen worden aangepast conform met de evoluties in de best beschikbare technieken.</p> <p>De raden vragen om te onderzoeken of bijkomende ondersteuningsmaatregelen (premies e.d.) er toe kunnen bijdragen dat een groter aandeel van de bestaande stallen wordt uitgerust met een AEA-stalsysteem of-techniek.</p>
	<p>Bestaande stallen dienen op het moment van hervergunning of bij een vergunningsaanvraag voor uitbreiding over te schakelen naar een AEA-systeem of naar een stal met luchtwasser. De lijst met AEA-stalsystemen (zie het MB van 19 maart 2004 houdende vaststelling van de lijst van ammoniakemissiearme stalsystemen) en de voorwaarden die gesteld worden aan luchtwassers worden regelmatig geactualiseerd op basis van technologische evoluties.</p> <p>In het Luchtbeleidsplan 2030 wordt in paragraaf 5.4.2 geduïd dat op nieuwe luchtwassers de installatie van een elektronisch monitoringssysteem verplicht wordt vanaf 2021 en dat voor bestaande luchtwassers een overgangstermijn tot 2023 wordt voorzien. Daarnaast wordt bekeken of het mogelijk is om in de toekomst aan nieuwe luchtwassers een minimaal verwijderingsrendement van 80 % i.p.v. 70 % op te leggen. Hoe dan ook zullen nieuwe luchtwassers in de toekomst verplicht een meet- en dimensioneringsrapport moeten voorleggen waaruit blijkt wel minimaal verwijderingsrendement (70 % - 75 % - 80 % - ...) ze kunnen garanderen.</p> <p>Landbouwers kunnen via het Vlaamse Landbouwinvesteringsfonds (VLIF) reeds genieten van een tegemoetkoming van 30 % van het investeringsbedrag dat nodig is voor de plaatsing van een luchtwasser.</p> <p>Om landbouwers vrijwillig er toe aan te zitten om hun bestaande stallen tijdens de duurtijd van hun lopende vergunning om te bouwen naar een stal met een luchtwasser of een AEA-stalsysteem, dienen er voldoende incentives voorzien te worden</p>
24	<p>Verschillende onderzoeken tonen aan dat er geen objectieve en eenduidige methode is om geurconcentraties te meten (olfactometrie en via chemische analyses). Onderzoek zou in eerste instantie moeten focussen op het ontwikkelen van een eenduidige methode zodat de geurproblematiek meer objectief in beeld kan worden gebracht.</p>
	<p>Het klopt dat de huidige beoordelingsmethode voor geurhinder in de veehouderij op verschillende vlakken kan geoptimaliseerd worden. Binnen de Vlaamse overheid worden momenteel de mogelijkheden onderzocht om de beoordelingsmethodieken voor geur verder te optimaliseren, en dit op een geïntegreerde manier met de andere thema's (ammoniak, broeikasgassen, ...) die van belang zijn bij de milieueffectbeoordeling van stallen.</p> <p>Omdat het thema 'geur' buiten de scope van het luchtbeleidsplan valt (zie het antwoord op vraag 32) wordt hier binnen het voorliggend luchtbeleidsplan niet op ingegaan.</p>
25	<p>Uit het luchtbeleidsplan en uit verschillende studies blijkt dat er mogelijk gezondheidseffecten zijn voor omwonenden van pluimvee- en geitenhouderijen. De raden hebben begrip voor de vraag naar bijkomend onderzoek en de financiering ervan naar de gezondheidseffecten in andere veedense regio's in Vlaanderen. Hierbij moet voldoende ingezet worden op causaliteit. Het louter zoeken naar verbanden of correlaties zegt niets over oorzaak en gevolg. Deze causaliteit kan bekomen worden door kleinschalige, goed gecontroleerde onderzoeken op te zetten. De resultaten van dit onderzoek moeten o.a. verwerkt worden in MER-richtlijnen voor intensieve veeteelt.</p>

	<p>Momenteel wordt door de Vlaamse overheid (ILVO, VMM, dept. Omgeving, Agentschap Zorg en Gezondheid) in samenwerking met diverse betrokken partijen (provincie West-Vlaanderen, universiteit Gent, universiteit Antwerpen, universiteit Hasselt, West-Vlaamse Milieufederatie, Boerenbond, VITO) onderzocht wat de mogelijkheden zijn om meer inzicht te krijgen in de mogelijke gezondheidseffecten van veeteelt op omwonenden. Daarbij wordt op dit momenteel veel aandacht besteed aan het definiëren van precieze en tegelijk (technisch en financieel) haalbare onderzoeksvragen. Dat vereist dat de expertise vanuit verschillende technische vakdomeinen tot een coherente onderzoeksvisie wordt gebundeld. Parallel wordt uitgezocht via welke financieringskanalen dit onderzoek bekostigd kan worden, aangezien het aantonen van causaliteit in een complexe leefomgeving met diverse interacties een gedetailleerde en bijgevolge dure onderzoeksofzet vereist.</p> <p>Pas als het onderzoek geleid heeft tot robuuste wetenschappelijke conclusies, is het mogelijk om de doorvertaling naar beleidsinstrumenten zoals bv. MER-richtlijnen uit te voeren. Dat zal, gezien de complexiteit van het onderzoek, pas binnen een aantal jaar mogelijk zijn.</p>
--	--

Bond Beter Leefmilieu, Greenpeace, Natuurpunt en de West-Vlaamse Milieufederatie

26	<p>De advieswaarden van de WHO moeten al veel sneller behaald worden dan in 2050. We kunnen niet nog 30 jaar wachten op een gezonde luchtkwaliteit.</p>
	<p>Het sneller behalen van de WHO-advieswaarden vereist drastische maatregelen die tot concurrentievervalsing tussen regio's en landen zou leiden. De Vlaamse doelstellingen enten zich daarom volledig op de Europese doelstellingen om een Level Playing Field te kunnen waarborgen. Deze waarborg vormt een belangrijk speerpunt van deze Vlaamse Regering (zie het Vlaamse Regeerakkoord). Daartegenover staat dat momenteel een fitness check loopt over de normen van de richtlijn luchtkwaliteit, waar Vlaanderen zal pleiten voor normen die op langere termijn meer richting WHO advieswaarden gaan.</p>
27	<p>Het plan bevat een belangrijk luik over wegverkeer, al ontbreekt voor de belangrijkste maatregelen een concrete timing en/of invulling. Bijvoorbeeld voor de km-heffing.</p>
	<p>zie antwoord 12</p>
28	<p>De milieuverenigingen vragen bijkomende maatregelen zodat een groter aandeel van de bestaande stallen wordt uitgerust met een luchtwater. Daarnaast vragen de milieuverenigingen dat op korte termijn onderzocht wordt welke effecten een afbouw van de veestapel/ regionale spreiding op de lokale en Vlaamse luchtkwaliteit en op het behalen van de NEC-doelen. Deze vormen dan mee (samen met andere milieuparameters) de basis voor een afbouw en deconcentratie van de Vlaamse veestapel.</p>
	<p>In 2015 was 23.9 % van de varkens gehuisvest in een AEA-stalsysteem of in een stal met een luchtwater. In 2030 zal dat aandeel volgens de huidig beschikbare gegevens en bij verderzetting van het huidige beleid gestegen zijn tot 55 %. Dat is meer dan een verdubbeling in 15 jaar tijd. Daarbij zal het relatieve aandeel van luchtwassers toenemen van 47 % in 2015 tot 67 % in 2030. Deze verwachte evolutie is weergegeven in Tabel 22 van de Bijlage 1 (Beschrijving van de voornaamste aannames voor scenario's) van het ontwerp luchtbeleidsplan.</p> <p>Bestaande stallen dienen op het moment van hervergunning of bij een vergunningsaanvraag voor uitbreiding over te schakelen naar een AEA-systeem of naar een stal met luchtwater. De lijst met AEA-stalsystemen (zie het MB van 19 maart 2004 houdende vaststelling van de lijst van ammoniakemissiearme</p>

	<p>stalsystemen) en de voorwaarden die gesteld worden aan luchtwassers worden regelmatig geactualiseerd op basis van technologische evoluties.</p> <p>In het ontwerp Luchtbeleidsplan 2030 wordt in paragraaf 5.4.2 geadviseerd dat op nieuwe luchtwassers de installatie van een elektronisch monitoringssysteem verplicht wordt vanaf 2021 en dat voor bestaande luchtwassers een overgangstermijn tot 2023 wordt voorzien. Daarnaast wordt bekeken of het mogelijk is om in de toekomst aan nieuwe luchtwassers een minimaal verwijderingsrendement van 80 % i.p.v. 70 % op te leggen. Hoe dan ook zullen nieuwe luchtwassers in de toekomst verplicht een meet- en dimensioneringsrapport moeten voorleggen waaruit blijkt wel minimaal verwijderingsrendement (70 % - 75 % - 80 % - ...) ze kunnen garanderen.</p> <p>De verdere uitvoering van het reeds besliste NH₃-emissiereductiebeleid zal volgens de huidig beschikbare prognoses volstaan om het NEC-plafond 2030 te respecteren: waar het NH₃-emissieplafond 2030 is vastgelegd op 41,48 kton, verwachten we in het maximale scenario uit te komen op 40,25 kton. Ten behoeve van het respecteren van de NEC-doelen is een afbouw van de veestapel dus geen absolute vereiste.</p> <p>Het effect van een afbouw van de veestapel op de NH₃-uitstoot en daaruit volgend op de luchtkwaliteit hangt samen met diverse parameters, met name de termijn en de snelheid waarmee de veestapel wordt afgebouwd, de diersoort waarop gefocust wordt, de activiteiten die de desbetreffende veetelers nadien zullen uitoefenen, ... Zo'n effecten zijn dus niet eenvoudig te berekenen als er geen duidelijke inzichten zijn in de wijze waarop de veestapel afgebouwd zou worden.</p>
29	<p>De maatregelen rond huishoudelijke houtverbranding moeten ambitieuzer. De Green Deal Houtverbranding vertrekt te veel vanuit het idee dat de houtverbranding wat efficiënter moet gebeuren. De Deal stuurt aan op vervanging naar nieuwe verbrandingsinstallaties. Andere opties komen onvoldoende in het vizier.</p>
	<p>De focus van de Green Deal huishoudelijke houtverwarming ligt op de buitengebruikstelling op korte termijn van de oude vervuilende stooktoestellen. De doelstelling is 'buitengebruikstelling' van de oude vervuilende toestellen en niet 'vervanging' van de oude vervuilende toestellen door nieuwe houtverwarmingssystemen.</p> <p>In het luchtplan 2030 worden de middellange en lange termijn doelstellingen vastgelegd en binnen dit kader opereert de Green Deal.</p> <p>Op basis van een bronnentoe wijzing voor het jaar 2015, uitgevoerd door Vito in 2016, kan geconcludeerd worden dat het grootste potentieel voor Vlaanderen om de PM_{2.5} concentraties in de omgevingslucht terug te dringen zich situeert bij het reduceren van de primaire fijn stof uitstoot van huishoudelijke houtverbranding en de NH₃-uitstoot van de landbouw (wat resulteert in de vorming van secundair fijn stof), en vervolgens bij het reduceren van de primaire fijn stof uitstoot van industrie en wegverkeer. De aanpak van oude houtkachels en open haarden is kosteneffectief.</p>
30	<p>Rekening houdend met het cascadeprincipe zou dus enkel restafvalhout gestookt mogen worden. Dat "afvalhout" zal in de toekomst daarnaast meer en meer ingezet worden als koolstofbron als alternatief voor de petrochemie. Het deel dat nog kan overblijven voor houtverbranding zal dan ook marginaal zijn. Het beleid zou hier rekening mee moeten houden.</p>
	<p>zie antwoord 19</p>
31	<p>Maatregelen nemen voor bufferzone tussen woning en stallen: de resultaten van het VGO-onderzoek bieden daarvoor voldoende argumenten</p>
	<p>In VLAREM II zijn in de afdelingen 5.9.4., 5.9.5 en 5.9.6. reeds verbods- en afstandsregels opgenomen voor nieuwbouw van stallen. Deze regels zijn bepaald op</p>

	<p>basis van de planologische bestemming van het gebied en op basis van waarderingspunten waarbij rekening wordt gehouden met het aantal dieren, de conceptie van de stal (type stal en type verluchtingsstelsel) en de wijze van inrichting van de mestopslag.</p> <p>Deze afstandsregels zijn destijds opgesteld in functie van de problematiek van geurhinder. Een gemotiveerde afwijking is mogelijk.</p> <p>Deze afstandsregels gelden wel niet voor woningen in agrarisch gebied. Dat zijn in principe zonevrije woningen ingeval het geen woningen zijn gekoppeld aan een landbouwexploitatie. Voor deze woningen wordt in het kader van de MER de geurconcentratie ter hoogte van de woning berekend. In functie van de uitkomst van de MER kan de vergunningverlener beslissen tot het opleggen van minimale afstandsregels.</p> <p>De reeds bestaande verbods- en afstandsregels zijn echter niet opgesteld in functie van potentiële gezondheidseffecten van intensieve veehouderijen op de omwonenden. Gezien het Vlaams onderzoek naar de gezondheidseffecten van veeteelt nog gevoerd moet worden, en er dus nog geen duidelijke conclusies of aanbevelingen zijn inzake afstandsregels, kan nu nog niet besloten worden of een aanscherping van de reeds bestaande afstands- en verbodsregels nodig is.</p>
32	<p>Ook geur maakt onderdeel uit van luchtkwaliteit. Dit wordt binnen het rapport enkel opgenomen voor houtverbranding en NMVOS bij de petrochemie. Ook de landbouw (veeteelt en akkerbouw) is verantwoordelijk voor geurhinder, in het bijzonder de pluimvee (en nertskwekerijen) en de cumulatie van vee in concentratiegebieden.</p>
	<p>‘Geur’ is bewust niet opgenomen als thema in het luchtbeleidsplan 2030. ‘Geur’ is niet als luchtpolluent gedefinieerd noch gereguleerd in enige EU-luchtkwaliteitsrichtlijn. Bijgevolg is ‘geur’ ook niet opgenomen onder de ‘milieukwaliteitsnormen voor de lucht’ die worden opgesomd in de bijlagen 2.5.1, 2.5.3 en 2.5.8 van VLAREM II en wordt ‘geur’ ook niet vermeld bij de beleidstaken lucht die worden beschreven in afdeling 2.5.2 van VLAREM II.</p> <p>Omwille van die redenen is ‘geur’ tot op heden nooit in rekening gebracht als pollutant binnen het thema luchtkwaliteit. En volgt de VMM ‘geur’ niet op als pollutant in de emissie-inventaris lucht of in het telemetrisch meetnet lucht.</p> <p>Wat betreft de bestrijding van geurhinder dient opgemerkt dat er heel wat soorten bronnen van geurhinder zijn (stallen, composteringsbedrijven, waterzuivering, chemische bedrijven, voedselverwerkende bedrijven, transport, ...). Al deze bronnen vereisen een aanpak op maat (via vergunning of sectorale voorwaarden, op basis van BBT). Dat beleid is reeds lange tijd lopende en wordt gecoördineerd vanuit het departement Omgeving. Zo worden sectorale codes uitgewerkt en is er een handleiding ‘Behandeling van geurklachten door lokale overheden’. Het ganse geurbeleid wordt, samen met het advies van de Minaraad, gekaderd in het visiedocument ‘De weg naar een duurzaam geurbeleid’.</p> <p>Zie ook https://www.lne.be/is-geurhinder-ongezond</p>
33	<p>In referenties staat BBT 2006 vermeld. Zou hier niet het vernieuwde BBT van 2017 vermeld moeten worden?</p>
	<p>De ‘vernieuwde BBT van 2017’ waar naar verwezen wordt, heeft betrekking op de BBT-conclusies voor intensieve pluimvee- of varkenshouderij die op 21 februari 2017 werden gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie.</p> <p>Gezien de Vlaamse BBT-studie uit 2006 nog steeds de meest actuele Vlaamse BBT-studie is, blijft deze referentie behouden. De Europese BBT-conclusies uit 2017 worden aan de referentie toegevoegd (zie de nieuwe voetnoot 103).</p>

34	Het gebrek aan cijfers uit veldonderzoek is absoluut als het over immissie naar de buurt gaat. Daarenboven bestaat er geen onderzoek naar de gezondheidseffecten van de intensieve veeteelt op de omwonenden in Vlaanderen. De effecten van fijn stof verwijdering, net als deze voor ammoniak, zoönosen, endotoxinen en geur, moeten dan ook in dit licht geëvalueerd worden.
	Momenteel wordt door de Vlaamse overheid (ILVO, VMM, dept. Omgeving, Agentschap Zorg en Gezondheid) in samenwerking met diverse betrokken partijen (provincie West-Vlaanderen, universiteit Gent, universiteit Antwerpen, universiteit Hasselt, West-Vlaamse Milieufederatie, Boerenbond, VITO) onderzocht wat de mogelijkheden zijn om meer inzicht te krijgen in de mogelijke gezondheidseffecten van veeteelt op omwonenden. Daarbij wordt op dit momenteel veel aandacht besteed aan het definiëren van precieze en tegelijk (technisch en financieel) haalbare onderzoeksvragen. Dat vereist dat de expertise vanuit verschillende technische vakdomeinen tot een coherente onderzoeksvisie wordt gebundeld. Parallel wordt uitgezocht via welke financieringskanalen dit onderzoek bekostigd kan worden, aangezien het aantonen van causaliteit in een complexe leefomgeving met diverse interacties een gedetailleerde en bijgevolge dure onderzoeksopzet vereist.
35	Ook drift van pesticiden wordt niet opgenomen in het luchtkwaliteitsplan. Dit is niet zozeer een Vlaamse, eerder een lokale aangelegenheid. Het is wel Vlaanderen die de preventieve maatregelen kan opleggen als het gaat om afstandspereimeters tot bewoning (elke bewoning), momenten van sproeien, handhaving, goed nabuurschap, ...
	Er bestaan reeds Vlaamse en Belgische plannen ter bestrijding van drift van pesticiden. Zie het Vlaamse actieplan duurzaam pesticidengebruik 2012-2017 en 2018-2022. En zie het NAPAN (Nationaal Actie Plan Action National) 2018 – 2022. In deze plannen worden maatregelen ter vermindering van de drift van pesticiden gebundeld. Gezien reeds specifieke actieplannen ter bestrijding van drift zijn ontwikkeld (die tot stand zijn gekomen na overleg en openbaar onderzoek), is het zonder meerwaarde om in het luchtbeleidsplan 2030 de problematiek apart te bespreken.
36	Beperken van de gezondheidsschade moet ambitieuzer omschreven worden. Bovendien voert de WHO onderzoek uit naar de gehanteerde advieswaarden, die hoogstwaarschijnlijk verder verstrengd zullen worden. Het plan moet rekening houden met dit bijkomend onderzoek van de WHO . Het behalen van de advieswaarden van de WHO moet sneller gebeuren dan in 2050.
	Zie antwoord 26. Zoals aangegeven in het plan wordt rekening gehouden met en zelfs al geanticipeerd op de actualisatie van de WHO-advieswaarden.
37	Er zou ook een aparte doelstelling moeten opgenomen worden voor kwetsbare groepen , zoals bv. de kindnorm van de Gezinsbond.
	zie antwoord 10
38	Opnemen van 'geur' als parameter binnen het luchtbeleidsplan. Dit, gezien de aantoonbare gezondheidseffecten.
	zie antwoord 32
39	Onderzoek is nodig naar andere gezondheidseffecten van de veeteelt in gebieden met hoge concentraties aan dieren, op omwonenden. Onderzoek naar de verspreidingsroutes in en interacties met het milieu. Onderzoek naar de effecten van de intensieve veeteelt op de gezondheid van de inwoners van het Vlaamse Gewest.
	Zie antwoord 25
40	Niet enkel de NO ₂ en BC moeten in rekening gebracht worden bij het monitoren van luchtkwaliteit , ook de concentraties aan (NH ₄) ₂ SO ₄ en NH ₄ NO ₃ zijn van belang bij een correcte inschatting van de luchtkwaliteit, gezien deze een gevolg zijn van de

	<p>reactie tussen het NH₃ uit de veeteelt (West-Europa) en de emissies uit de industrie-, energie- en transportsector. Dus ook graag meer aandacht voor 'cocktails' van luchtvervuiling. Ze geven een goede algemene indicator van de afname van emissies uit de verschillende sectoren.</p>
	<p>Het voorbije decennium heeft de VMM vijf diepgaande onderzoeksprojecten opgezet waarin de chemische samenstelling van het gemeten fijn stof in Vlaanderen in kaart werd gebracht: de zogenaamde ChemKar-studies. Dat heeft geleid tot interessante inzichten in de samenstelling van het fijn stof. Zie https://www.vmm.be/lucht/publicaties-lucht</p> <p>Daarnaast volgt de VMM de samenstelling van PM_{2,5} op continue basis op in drie VMM-meetplaatsen: meetplaats Retie (sinds 2009), Gent-Baudelopark (sinds 2016) en Borgerhout-straatkant (sinds 2016).</p> <p>De resultaten en de evolutie over de tijd worden gerapporteerd in het jaarrapport.</p>
41	<p>Doelen voor daling kritische lasten zijn veel te zwak. Hoe komt men tot die doelen in 2030? Zit beslist beleid daarin? PAS maatregelen? Dit moet sporen met o.a. de afspraken in het Vlaams Natura2000 programma tegen 2020 en vanuit 2020 extra ambities nemen richting 2030. Focus moet liggen op niet watergebonden habitats (A habitats) waarbij je enkel met herstelbeheer geen verbetering kan krijgen. De stikstofdepositie op deze habitats moet tegen 2050 onder de KDW.</p>
	<p>De depositiedoelen uit het ontwerp luchtbeleidsplan 2030 gelden voor alle natuur in Vlaanderen, dus dit gaat ruimer dan de Natura 2000 habitats in de afgebakende Speciale Beschermingszones. Daarom wordt ook de term 'kritische lasten' gehanteerd en niet de term 'kritische depositiewaarde'. Dat wordt toegelicht op p. 46 (§ 3.2.2) van het ontwerp luchtbeleidsplan.</p> <p>De middellangetermijndoelstelling 2030 (zie § 3.2.3 op p. 47-48 van het ontwerp luchtbeleidsplan) is een één-op-één vertaling naar Vlaanderen van de Europese doelen die voor het jaar 2030 een 35 % daling t.o.v. het jaar 2005 vooropstellen van het areaal ecosystemen waar de kritische lasten worden overschreden (zie § 2.3 op p. 24 van het ontwerp luchtbeleidsplan).</p> <p>De langetermijndoelstelling (2050) stelt dat er zich in 2050 geen overschrijdingen meer mogen voordoen van de kritische lasten voor vermessing en verzuring (zie § 3.2.2 op p. 46-47 van het ontwerp luchtbeleidsplan).</p> <p>Het is niet de bedoeling van dit Vlaams luchtbeleidsplan om te focussen op specifieke habitattypes of gebieden. Wel is het de bedoeling om met generiek emissiereductiebeleid de achtergronddepositie naar beneden te halen, waardoor de mate van overschrijding van de kritische last over gans Vlaanderen afneemt. Om de doelen voor specifieke habitats te bereiken, dient waar nodig aanvullend gebiedsgericht beleid ontwikkeld te worden. De dalingen van de achtergronddepositie die we met dit luchtplan beogen, zijn een ondersteuning van de depositiedalingen die de PAS beoogt, maar doen geen voorafname op de verplichtingen die voortvloeien uit de PAS. Hiervoor loopt een afzonderlijk traject zoals beschreven in de conceptnota aan Vlaamse Regering uit 2016 waarbij de Vlaamse PAS zal onderworpen worden aan een plan-MER en passende beoordeling die moeten uitwijzen of bijkomende emissiereducties noodzakelijk zijn.</p> <p>⇒ Onder paragraaf 2.7.5 werd een extra verduidelijkende passage ingevoegd</p> <p>⇒ onder paragraaf 3.3 (onder de tabellen) werd de passage over de bijstelling van de taakstelling geschrapt om verwarring met het lopende PAS proces te vermijden. De impact van het plan op het aantal hectare speciale</p>

	<p>beschermingszones waarde kritische depositiewaarde wordt overschreden, werd geschrapt. (zie paragraaf 4.2.3 en 6.2.3.) zodat geen verwarring kan ontstaan tussen het Luchtplan en het lopende PAS proces</p>
42	<p>Volgens de milieuevereningen moet in de lange termijndoelstelling ook nog huishoudelijke houtverbranding toegevoegd worden.</p>
	<p>De lang termijn doelstelling van het plan is het bereiken van een luchtkwaliteit die geen schadelijke impact meer heeft om mens en milieu. Om dit doel te bereiken zijn per sector maatregelen geïdentificeerd. Voor houtverbranding betreft dit de Green Deal die ook een visievorming omvat en juist in kaart moet brengen welke rol houtverbranding in de toekomst zal spelen.</p>
43	<p>In de omgevingsanalyse dienen ook de reacties van emissies bekeken te worden. Ammoniak reageert tot secundair fijn stof en betekent op die manier een wezenlijke bijdrage aan de hoeveelheid fijn stof in de lucht. Immissie-analyse kan dan ook een beter beeld geven. Dit wordt bij 5.1 wél aangegeven.</p>
	<p>De reactie van de precursoren NH₃, SO₂ en NO_x tot chemisch gevormd fijn stof komt aan bod in paragraaf 2.1 (tekst en Tabel 1), paragraaf 2.5.1 (tekst onder Tabel 2), paragraaf 2.5.2 (Tabel 3 en Figuur 1 en de bijhorende tekst).</p>
44	<p>In de omgevingsanalyse is geen analyse van de drift van pesticiden opgenomen. Dit moet toegevoegd worden.</p>
	<p>zie antwoord 35</p>
45	<p>4.2.2, p. 72 2e paragraaf: “Gezien deze overschrijdingen zich beperken tot de directe omgeving van de bronnen, is de blootgestelde bevolking minimaal.” Wat is hier de definitie van ‘minimaal’? Aangezien dit vaak over plaatsen gaat in stedelijk gebied zal het aantal blootgestelde personen toch relevant zijn, bovendien worden de personen in de personenwagens (de ‘bronnen’) ook en zelfs in grote mate blootgesteld aan de uitgestoten NO₂ -concentraties.</p>
	<p>In Tabel 14 bovenaan p. 72 wordt aangegeven dat het verwachte aandeel van de bevolking dat woont op een locatie waar in 2030 de NO₂-jaargrenswaarde nog wordt overschreden, afgerond < 0.01 % is. Het cijfer dat concreet uit de modelleringen naar voor gekomen is, is 0.003 %. Dat betekent (toegepast op een inwonersaantal van 6.000.000) dat in 2030 nog 180 Vlamingen zullen wonen op een locatie met overschrijding van de NO₂-jaargrenswaarde. De termijn ‘minimaal’ lijkt dus geschikt. De blootstellingsberekeningen gaan tot op heden uit van de woonlocatie. Het klopt dat mensen zich ook op andere locaties dan hun woning bevinden. Omdat er behalve wat algemene cijfers over waar een Vlaming zich gemiddeld genomen bevindt (thuis, op het werk, vrije tijd, onderweg, ...) geen concrete data voorhanden zijn, is het tot op heden niet mogelijk om dynamische blootstellingsberekeningen uit te voeren.</p>
46	<p>Er is extra actie nodig voor plaatsen waar kwetsbare groepen verblijven, zoals crèches, scholen,...</p>
	<p>zie antwoord 10</p>
47	<p>KM-heffing: Een concrete timing en invulling moeten vastgelegd worden, anders is dit een lege doos. Daardoor is het ook niet mogelijk om het effect ervan in te schatten. Er wordt vanuit gegaan dat een KM-heffing zal zorgen voor 22% minder autokilometers in 2030. Indien dat niet gerealiseerd wordt, zullen er meer inspanningen nodig zijn van andere activiteiten om de doelstellingen te halen. Dat kan best nu al ingecalculeerd worden in een apart scenario. Om de luchtkwaliteits- en klimaatdoelstellingen te halen moet een slimme kilometerheffing onverwijld worden ingevoerd.</p>

	<p>Om te garanderen dat de vooropgestelde kilometers bereikt worden, werden twee maatregelen toegevoegd. We zorgen er voor dat de 15 regionale mobiliteitsplannen die binnen de vervoerregio's worden uitgewerkt een antwoord bieden op de vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen. En we stimuleren samen met sectororganisaties, bedrijven en verenigingen acties te nemen die erop gericht zijn om burgers en bedrijven vlot te laten schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen en zo het aantal kilometers over de weg verminderen. Een nauwgezette tweejaarlijkse monitoring zal toelaten na te gaan of de vooropgestelde doelstellingen worden bereikt. Om de vier jaar, en voor het eerst begin 2023, voorziet het Luchtplan een grondige evaluatie. Indien uit de grondige evaluatie blijkt dat een bijsturing van het actieplan nodig is om voldoende vooruitgang te boeken in de realisatie van de doelstellingen uit dit luchtbeleidsplan, leggen we bijkomende maatregelen aan de Vlaamse Regering voor.</p> <p>⇒ Acties onder 5.2.2 B werden aangepast.</p>
48	<p>Minder positief is dat uitbreiden van de capaciteit van autowegen-infrastructuur niet in vraag wordt gesteld. Deze redenering houdt absoluut geen rekening met de verkeersgenererende impact. Dit is dan ook in strijd met de doelstelling van het plan om tot een daling van het aantal autokilometers te komen.</p>
	<p>Er zijn twee concrete acties die hier op ingaan: 'We verminderen de impact van grote infrastructuren in en rond stedelijke gebieden' en 'We nemen weloverwogen keuzes rond verkeersgenererende projecten'. In het kader van zowel plannen als projecten wordt het luchtplan als beleidscontext meegenomen en dient er dus een evaluatie te gebeuren. De impact van het plan of project op het aantal kilometer speelt hierbij een rol.</p>
49	<p>Het plaatsen van geluidsschermen is op zich een goede maatregel, maar het effect op luchtkwaliteit is beperkt en in bepaalde gevallen zelfs contra-productief.</p> <p>Ondertunnelen en de lucht zuiveren (cfr. Ringland) is veel effectiever.</p>
	<p>zie antwoord 18</p>
50	<p>'We nemen weloverwogen keuzes rond verkeersgenererende projecten' (blz. 88): dit is zeer terecht, maar de invulling van deze maatregel blijft heel vaag. Wij stellen voor dat deze maatregel decretaal vertaald wordt in de Codex ruimtelijke ordening.</p>
	<p>In de Codex Ruimtelijke Ordening is al verankerd dat projecten die onverenigbaar zijn met de goede ruimtelijke ordening geweigerd moeten worden. Het decreet verduidelijkt bovendien dat de overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening moet worden beoordeeld met inachtneming van volgende beginsel: "het aangevraagde wordt, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4". Een verdere decretale verankering is dus niet de oplossing.</p>
51	<p>We pleiten ervoor het goederenvervoer in de steden emissievrij te maken tegen 2025.</p>
	<p>In het klimaatplan zijn doelstellingen voor 2025 (of vroeger) opgenomen.</p> <p>⇒ Analoge tussentijdse doelstellingen zijn ook in het luchtbeleidsplan opgenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vanaf 2025 gebeurt de exploitatie in stedelijke omgevingen enkel nog met hybride, elektrische of waterstofbussen, waarbij in de stadskernen louter emissieloos gereden wordt. • Vanaf 2019 koopt De Lijn enkel nog hybride, elektrische of waterstofbussen

	<ul style="list-style-type: none"> • Vanaf 2025 gebeurt de distributie in de stadscentra enkel nog met hybride, elektrische en waterstofvoertuigen, waarbij in de stadskernen louter emissieloos gereden wordt <p>[Paragraaf 5.2.1.E, in en onder 'Doelstelling 2']</p>
52	Het streven naar een modal shift voor zeehavens mag niet resulteren in een optie op alle mogelijkheden.
	Dat klopt. Het streven naar een modale verschuiving voor zeehavens heeft tot doel om het aantal afgelegde kilometer door het wegverkeer te verminderen (wat betekent dat PW sterk daalt en vracht minder sterk stijgt dan BAU). Daarom werd er niet enkel een doelstelling rond modale verdeling opgenomen, maar ook een doelstelling rond het aantal afgelegde kilometer over de weg. Deze thematiek wordt in detail uitgewerkt in het Vlaams klimaatbeleidsplan 2021 – 2030.
53	Wij vragen om in plan ook een maatregel op te nemen inzake scooters en brommers op fossiele brandstof.
	De bijdrage van tweewielers aan de totale emissies zijn beperkt maar kunnen lokaal hinder veroorzaken. Net als bij personen- en vrachtwagens zorgt de introductie van nieuwe euronormen ervoor dat het wagenpark van scooters en brommers langzaam vergroent. Om het gebruik van oude, vervuilende scooters en brommers snel terug te dringen zijn echter aanvullende maatregelen, zoals een opname in het toepassingsgebied van een LEZ, noodzakelijk. Scooters en bromfietsen op fossiele brandstoffen zijn momenteel echter nog niet in het toepassingsgebied van een LEZ opgenomen omdat scooters en bromfietsen bij de opmaak van de LEZ-regelgeving nog niet verplicht waren om over een nummerplaat te beschikken en het dus niet mogelijk was om de milieukeurmerken van het voertuig te achterhalen. Ondertussen is de situatie veranderd. Alle bromfietsen moesten voor 1/1/2018 bij de Dienst Inschrijven Voertuigen van de Federale overheidsdienst Mobiliteit geregistreerd worden en met een nummerplaat worden uitgerust. Dit zou kunnen betekenen dat het toch mogelijk wordt om scooters en bromfietsen in het toepassingsgebied van een LEZ op te nemen. Helaas is er nog veel onduidelijkheid over de kwaliteit van de registraties van de scooters en bromfietsen. We hanteren het principe dat scooters en bromfietsen moeten worden opgenomen in het toepassingsgebied maar kunnen ons niet uitspreken over de timing omwille van de problemen met de datakwaliteit. ⇒ In de actie "We stimuleren het gebruik van lage- en ultralage-emissiezones in stedelijke gebieden" van het luchtplan wordt aangevuld dat we scooters en bromfietsen in het toepassingsgebied van een LEZ opnemen rekening houdend met datakwaliteit.
54	Nichevloten: waarom nog blijven inzetten op hybride bussen en niet direct omschakelen naar volledig elektrisch?
	De aandacht voor elektrisch vervoer bij nichevloten is terug te vinden in het plan onder <i>D. Bijkomende acties gericht op het verhogen van het aandeel clean power-voertuigen in het bijzonder elektrische voertuigen (verder vormgegeven in de CPT-visie 2030)</i> . Omdat het plan reeds vanaf 2019 van kracht is en dan nog niet voor alle voertuigtypes e-toepassingen zero-emissievoertuigen beschikbaar zijn (zie ook reactie 131), wordt op korte termijn toch al een stap vooruit gezet door in te zetten op hybrides i.p.v. louter diesel- of benzinemotoren.
55	Dit ULEZ-kader mag geen dode letter blijven , steden en gemeenten moeten dit gekaderd zien in een ambitieuze, coherente visie om wagens met verbrandingsmotor uit te faseren.

	Het luchtbeleidsplan legt niet op waar en wanneer een ULEZ in een stad moet worden ingevoerd en hoe ambitieus hun lokaal beleid moet zijn. Het nemen van lokale maatregelen vormt immers een beslissing van de lokale overheden zelf. De Vlaamse Regering zal wel een kader voor ULEZ ontwikkelen. Een concrete invulling van wat mogelijk is binnen dit kader en wat wordt verstaan onder “korte termijn” en onder “lange termijn” moet nog verder worden onderzocht. Hierbij zal o.a. de snelheid waarmee elektrische voertuigen en voertuigen op waterstof een significant deel gaan uitmaken van het Vlaamse wagenpark een doorslaggevende factor zijn.
56	De Vlaamse overheid moet ook aandringen bij de federale overheid voor een nationale einddatum voor de verkoop van wagens met verbrandingsmotor , zoals dat ook al in andere landen zoals Frankrijk en Groot-Brittannië gebeurde.
	Een verbod op de <i>verkoop</i> van wagens met een verbrandingsmotor is niet toegelaten. Wagens die ergens in Europa gehomologeerd zijn moeten immers kunnen ingeschreven worden in alle Europese lidstaten. De lidstaten waar naar verwezen wordt hebben wel beleidsintenties om beperkingen op te leggen voor het <i>gebruik</i> van diesels. Dit gaat dan over lage emissiezones (zie andere vragen over LEZ).
57	Hetzelfde probleem stelt zich ook aan de in- en uitrit van ondergrondse parkeergarages in steden en gemeenten. Het plan moet hier ook de nodige aandacht aan besteden.
	De problematiek van tunnelmonden is van een andere grootteorde dan deze van in en uitritten van ondergrondse parkeergarages. Daar waar de ophoging van de concentratie rond tunnelmonden zich kan uitstrekken over enkele honderden meter, is dit bij parkeergarages een veel lokaler probleem, en vergelijkbaar met de situatie aan bvb. verkeerslichten in stedelijk gebied. Prioritair gaat de aandacht dan ook uit naar de tunnelmonden, de aanpak van parkeergarages kent voorlopig eenzelfde aanpak als de aanpak van de te hoge emissies in stedelijk gebied.
58	Tabel 19: het zou goed zijn als aangegeven wordt welk aandeel ‘minder autokilometers’ (een km-heffing) heeft in de totale reductie door verkeer.
	De kilometers waarop de doelstellingen gebaseerd zijn, zijn het resultaat van een coherent pakket maatregelen doorgerekend met strategische vervoersmodellen (zie ook antwoord op vraag 13. Het is niet mogelijk om het effect van één maatregel hieruit te halen. De aannames staan beschreven in bijlage 1 aan het Luchtplan.
59	We pleiten ervoor de BIV te behouden (ook bij de invoering van een slimme kilometerheffing), om een zekere drempel te behouden bij de aankoop van een wagen
	In het kader van het lopende onderzoek (zie vragen 14-16) wordt nagegaan of en hoe het sturend effect van de BIV op het aankoopgedrag kan behouden of versterkt worden indien een kilometerheffing zou worden ingevoerd.
60	Vragen om te pleiten voor ambitieuze Europese uitstootnormen voor vrachtwagens
	De Commissie publiceerde op 17 mei 2018 een voorstel om de CO2 emissies van zware voertuigen aan banden te leggen. Over dit voorstel werd een akkoord bereikt tussen het Europees parlement en de Raad op 22 februari 2019. Het akkoord beoogt een reductie in CO2-uitsoot van nieuwe vrachtwagens van 15% vanaf 2025 en 30% vanaf 2030 ten overstaan van het referentieniveau in 2019/2020. De reductie doelstelling voor 2030 is bindend, tenzij anders wordt besloten op de in 2022 voorziene evaluatie. Het bereikte akkoord sluit nauw aan met het ambitieniveau waarvoor België tijdens de onderhandelingen heeft geijverd. Het akkoord omvat ook een mechanisme ter stimulering van zero – en lage emissie vrachtwagens (ZLEV). Tot 2024 is dit in de vorm van een superkredietstelsel. Vanaf 2025 wordt het superkredietstelsel vervangen door een benchmarkstelsel (met als richtwaarde 2% ZLEV vanaf 2025). De doeltreffendheid van het

	stimuleringsmechanisme voor ZLEV zal door de Commissie mee beoordeeld worden in de voorziene evaluatie van 2022.
61	<p>Vragen om een praktijktest in te voeren die de werkelijke CO₂-emissies meet.</p> <p>Tijdens de onderhandelingen die in 2018 en 2019 gevoerd werden rond de voorstellen voor verordeningen tot vaststelling van CO₂ emissienormen voor nieuwe auto's, lichte voertuigen en vrachtwagens heeft België sterk geijverd voor flankerende maatregelen die ervoor zouden zorgen dat de voorziene reducties op basis van de nieuwe CO₂-emissienormen niet enkel in labo-omstandigheden zouden worden gehaald maar ook in reële rij-omstandigheden.</p> <p>In het bereikte akkoord over CO₂-emissienormen voor nieuwe auto's en lichte voertuigen zijn voldoende zekerheden ingebouwd die ervoor kunnen zorgen dat het verschil tussen de labo-emissies (WLTP-waarden) en de reële emissies niet opnieuw zal groeien tegen 2030. Het akkoord voorziet o.a. in het verzamelen, de publicatie en monitoring van emissiegegevens onder reële rijomstandigheden ('real-world emission data') op basis van gestandaardiseerde brandstofmeters (OBFCEM), en de introductie van een 'in service' conformiteitstest gekoppeld aan een mechanisme om de gerapporteerde emissies aan te passen in het geval er belangrijke afwijkingen blijken te zijn ten opzichte van de waarden onder typegoedkeuring.</p> <p>In het bereikte akkoord over CO₂-emissienormen voor nieuwe vrachtwagens zijn er eveneens maatregelen getroffen die ervoor moeten zorgen dat de CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden zoals bepaald door het VECTO-simulatiemodel (conform de certificatieverordening met oog op de in verkeerstelling van nieuwe vrachtwagens) representatief zullen zijn en blijven voor de werkelijkheid. Conform het akkoord zal de Commissie basisgegevens inzamelen over de werkelijke CO₂ emissies en het werkelijk energieverbruik van zware bedrijfsvoertuigen aan de hand van boordapparatuur voor het monitoren van het brandstof- en/of energieverbruik. De Commissie beoordeelt, om te voorkomen dat de kloof tussen VECTO- en reële waarden groter wordt, in 2027 of het haalbaar is een mechanisme in te voeren om de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant vanaf 2030 bij te stellen, en komt in voorkomend geval met een wetgevings-voorstel om een dergelijk mechanisme tot stand te brengen.</p>
62	<p>We pleiten er dan ook voor om op elektrisch personenvervoer in te zetten en geen grootschalige CNG-infrastructuur voor personenwagens uit te bouwen om lock-in effecten te vermijden</p> <p>De voorkeur (zeker m.b.t. personenwagens) gaat uit naar elektrische voertuigen. Maar, in navolging van de Europese CPT-richtlijn, is er op de korte termijn ook een rol weggelegd voor aardgasvoertuigen, die zeker voor de luchtkwaliteit hun verdienste hebben. De overheid faciliteert dit, maar er is geen Vlaamse financiële ondersteuning voorzien voor de uitrol van deze infrastructuur.</p>
63	<p>"slimme verkeerslichten en groene golf" mag dit niet leiden tot beleid waarbij doorstroming van het autoverkeer heilig is, en ten koste gaat van doorstroming van bv. fietsers of voetgangers</p> <p>Deze actie heeft tot doel start- en stopverkeer, met hogere uitstoot tot gevolg, te verminderen, maar aandacht voor de zachte weggebruiker is zeker nodig.</p> <p>⇒ Dit is aangevuld in het plan. [Paragraaf 5.2.2.E onder 'We bouwen slimme verkeerslichten en groen golf verder uit']</p>
64	<p>Stookinstallaties in industrie op steenkool uitfaseren en geen nieuwe toelaten</p> <p>Bij de aanpassing van de emissiegrenswaarden voor stookinstallaties in 2017 zijn de normen voor nieuwe stookinstallaties op steenkool zeer streng gemaakt, zodat deze installaties er enkel nog kunnen komen mits ze uitgerust worden met zeer</p>

	<p>performante zuiveringsinstallaties voor zowel NO_x als SO₂ en stof. Hoewel ze theoretisch nog mogelijk zijn, is er dus een zeer hoge drempel om ze nog te plaatsen.</p> <p>⇒ Dit is aangevuld in het plan. [Paragraaf 5.3.1.B]</p>
65	<p>Meer ambitieuze maatregelen in het luchtbeleidsplan moeten opgenomen worden om luchtvervuiling door landbouw terug te dringen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>De aannames i.h.k.v. performantie van de luchtwassers zouden dan wel eens sterk overschat kunnen zijn, die zouden kunnen nopen tot een herziening van de cijfers ikv NEC-richtlijn</u> De verdere uitvoering van het reeds besliste NH₃-emissiereductiebeleid zal volgens de huidig beschikbare prognoses volstaan om het NEC-plafond 2030 te respecteren: waar het NH₃-emissieplafond 2030 is vastgelegd op 41,48 kton, verwachten we in het maximale scenario uit te komen op 40,08 kton. Zelfs als nemen we in acht dat bepaalde van de bestaande luchtwassers onvoldoende presteren in de zin dat het minimaal verwijderingsrendement van 70 % niet altijd gerespecteerd wordt, dan nog stellen zich geen problemen met het respecteren van het NH₃-emissieplafond 2030. - <u>Mestinwerking en emissiearme verspreiding. Knelpunt = handhaving</u> De dienst handhaving van de VLM telt 31 toezichthouders die effectieve controles uitvoeren op het terreinen. Een toezichthouder is gemiddeld genomen zo'n 77 dagen per jaar op het terrein aanwezig. <p>In 2017 werden 2.806 terreincontroles van de bemestingspraktijken uitgevoerd, waarvan 2.348 opbrengingscontroles (mesttoediening) en 458 kopakkercontroles. Hierbij werd er telkens minstens één perceel of een cluster van percelen gecontroleerd. Van de 2.806 terreincontroles gingen er 1.880 door in VODKA-gebied (67%), waarvan 1.609 opbrengingscontroles en 271 kopakkercontroles. In 2017 werden bij 226 controles (8,1%) één of meerdere inbreuken vastgesteld. Van de 2.348 opbrengingscontroles in 2017 werd bij 173 minstens één inbreuk vastgesteld (7,4%), van de 458 kopakkercontroles werd bij 53 minstens één inbreuk vastgesteld (12%).</p> <p>Deze cijfers tonen aan dat er op voldoende basis gecontroleerd wordt op de goede toepassing van de bemestingsvoorschriften.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>De weerseffecten of klimaateffecten op de emissie van ammoniak</u> Het kopt dat meteorologische omstandigheden (in het bijzonder temperatuur en neerslag) een invloed hebben op de vervluchtiging van NH₃. Gezien die omstandigheden van jaar-tot-jaar sterk kunnen fluctueren, en zulks deel uitmaakt van de inherente onzekerheden en fluctuaties die eigen zijn aan biologische processen, is het als beleid moeilijk om daarop in te grijpen. De beleidsmaatregelen ten aanzien van NH₃ uit de landbouw zijn bronbeperkende maatregelen, en hebben dus een impact onder alle meteorologische omstandigheden. - <u>Warme sanering van de veeteelt (ev. via verhandelbare vergunningen of mestverwerking) en regionale spreiding</u> Het terugdringen van de veestapel leidt enerzijds tot diverse milieu-effecten, maar anderzijds ook tot belangrijke socio-economische effecten. Om effectief te zijn, moeten garanties voorzien worden dat landbouwers die hun veestapel

afbouwen nadien hun activiteit niet weer opbouwen of overdragen aan een andere landbouwer.

Uit analyses specifiek voor het thema lucht is gebleken dat een warme sanering van de veestapel geen kosteneffectieve maatregel is. Daarom is dit niet als specifieke maatregel weerhouden in het ontwerp Vlaams luchtbeleidsplan. Een afbouw van de veestapel moet immers in zijn globale context (diverse omgevingsthema's en socio-economisch) bestudeerd en besproken worden.

- Versnelde aanpassing van oude stallen naar nieuwe emissienormen, met uitzondering van die veetelers die een uitstapregeling aanvaardden tegen 2020; Bestaande stallen dienen over te schakelen naar een AEA-stalsysteem of dienen uitgerust te worden met een luchtwasser op het moment van ombouw of nieuwbouw van de stal, hetgeen gepaard gaat met een vergunningsaanvraag. Aangezien voor de landbouwers de vergunningstermijnen gekend zijn en de investeringen (die nodig zijn om over te schakelen naar een AEA-stalsysteem of een luchtwasser) ingepland kunnen worden, is deze werkwijze een economisch duurzame methode. Tevens leidt deze aanpak tot een gestage en duurzame afname van de NH₃-uitstoot. Daarom wordt geopteerd om veetelers niet te verplichten om hun bestaande stallen versneld om te bouwen.
- Erkenning van geur als een gezondheidseffect, eerder dan een 'subjectieve last' In de milieueffectenrapporten wordt het thema geur besproken bij zowel de discipline lucht als bij de discipline mens. Voor de beoordeling van geurhinder wordt gebruik gemaakt van een standaard beoordelingskader. Op die manier wordt beoogd om geur op een objectieve en eenvormige manier te beoordelen overheen de verschillende projecten in Vlaanderen.
- Betere controleprotocols in naleving technieken ter verbetering luchtkwaliteit Zowel de afdeling handhaving van het departement Omgeving, de dienst handhaving van de VLM als de lokale milieupolitie houden toezicht op de goede uitbating van de stallen en de goede toepassing van de mestuitrijdtechnieken. Specifiek voor het verbeteren van het toezicht op luchtwassers wordt toegewerkt naar luchtwassers die uitgerust zijn met een automatisch monitoringssysteem; zie paragraaf 5.4.2 van het ontwerp Vlaams luchtbeleidsplan 2030. Dergelijk systeem laat toe om periodiek een analyse te maken van de werking van de luchtwasser gedurende de voorbije weken / maanden.
- Automatisch monitorsysteem (elektronisch) van alle luchtwassers zoals in Nederland met overgangperiode van drie jaar i.p.v. vijf jaar; In het ontwerp Vlaams luchtbeleidsplan 2030 (zie paragraaf 5.4.2) is voorzien dat inzake de invoering van een elektronisch monitoringssysteem voor bestaande luchtwassers in eerste instantie een evaluatie wordt gemaakt van de technische en economische haalbaarheid van de generieke implementatie van elektronische monitoring bij bestaande luchtwassers. Eind 2019 zal een beslissing genomen worden omtrent het al dan niet invoeren van de verplichting tot het plaatsen van een elektronisch monitoringssysteem bij bestaande luchtwassers. Daarbij zullen ook de concrete modaliteiten en tijdspaden vastgelegd worden.
- Jaarlijkse algemene prestatiekeuring luchtwassers; In het ontwerp Vlaams luchtbeleidsplan 2030 (zie paragraaf 5.4.2) is voorzien dat nieuwe luchtwassers vanaf 2020 zullen uitgerust worden met een elektronisch monitoringssysteem. Dat zal toelaten om de prestaties van nieuwe luchtwassers vanaf dan continu op te volgen. Voor bestaande luchtwassers wordt eerst een

	<p>technische en economische evaluatie voorzien. Daarnaast wordt de performantie van luchtwassers hoe dan ook periodiek gecontroleerd door de toezichhoudende overheid.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="279 338 1318 976"> <p>- <u>Gezondheid als sleuteldiscipline bij het beoordelen van het MER;</u> Momenteel wordt door de Vlaamse overheid (ILVO, VMM, dept. Omgeving, Agentschap Zorg en Gezondheid) in samenwerking met diverse betrokken partijen (provincie West-Vlaanderen, universiteit Gent, universiteit Antwerpen, universiteit Hasselt, West-Vlaamse Milieufederatie, Boerenbond, VITO) onderzocht wat de mogelijkheden zijn om meer inzicht te krijgen in de mogelijke gezondheidseffecten van veeteelt op omwonenden. Daarbij wordt op dit momenteel veel aandacht besteed aan het definiëren van precieze en tegelijk (technisch en financieel) haalbare onderzoeksvragen. Dat vereist dat de expertise vanuit verschillende technische vakdomeinen tot een coherente onderzoeksvisie wordt gebundeld. Parallel wordt uitgezocht via welke financieringskanalen dit onderzoek bekostigd kan worden, aangezien het aantonen van causaliteit in een complexe leefomgeving met diverse interacties een gedetailleerde en bijgevolge dure onderzoeksopzet vereist. Pas als het onderzoek geleid heeft tot robuuste wetenschappelijke conclusies, is het mogelijk om de doorvertaling naar beleidsinstrumenten zoals bv. MER-richtlijnen uit te voeren. Dat zal, gezien de complexiteit van het onderzoek, pas binnen een aantal jaar mogelijk zijn.</p> <li data-bbox="279 1016 1318 1688"> <p>- <u>Evaluatie- en controleprotocol gekoppeld aan VLIF-dossiers inzake luchtwassers (vandaag gebeurt daar niets voor);</u> Een landbouwer ontvangt pas de aangevraagde VLIF-steun na indiening van de facturen en een plaatsbezoek dat gekoppeld is aan een administratieve controle. Er wordt in 100 % van de gevallen ter plaatse nagegaan of de luchtwasser effectief geïnstalleerd en in werking is. Er wordt eveneens aan de exploitant een attest gevraagd waaruit blijkt dat de geïnstalleerde luchtwasser gebouwd is volgens de vereisten als de luchtwasser op basis waarvan de VLIF-steun is aangevraagd. Een derde controlemechanisme (generiek van aard) bestaat erin dat op 5 % van de ingediende dossiers voor VLIF-steun een extra administratieve controle en controle ter plaatse wordt uitgevoerd, alvorens de steun wordt uitbetaald. Deze dossiers worden op basis van loting en een risicoanalyse geselecteerd. Tot slot is er nog de mogelijkheid tot opvolgingscontrole (generiek van aard). Met name wordt bij 1 % van de dossiers die steun ontvangen hebben binnen de vijf jaar na ontvangst van de steun een opvolgingscontrole uitgevoerd. Tijdens die controle wordt nagegaan of de maatregel of techniek waarvoor steun werd aangevraagd nog effectief in gebruik is. Zo niet, wordt een bedrag van de ontvangen VLIF-steun teruggevorderd.</p> <li data-bbox="279 1729 1318 2040"> <p>- <u>Multidisciplinair onderzoek gezondheidseffecten (vanuit immissiemeting en gezondheidseffecten) in dit plan vatten en begroten in afstemming met het NEHAP;</u> Momenteel wordt door de Vlaamse overheid (ILVO, VMM, dept. Omgeving, Agentschap Zorg en Gezondheid) in samenwerking met diverse betrokken partijen (provincie West-Vlaanderen, universiteit Gent, universiteit Antwerpen, universiteit Hasselt, West-Vlaamse Milieufederatie, Boerenbond, VITO) onderzocht wat de mogelijkheden zijn om meer inzicht te krijgen in de mogelijke gezondheidseffecten van veeteelt op omwonenden. Daarbij wordt op dit</p>
--	--

momenteel veel aandacht besteed aan het definiëren van precieze en tegelijk (technisch en financieel) haalbare onderzoeksvragen. Dat vereist dat de expertise vanuit verschillende technische vakdomeinen tot een coherente onderzoeksvisie wordt gebundeld. Parallel wordt uitgezocht via welke financieringskanalen dit onderzoek bekostigd kan worden, aangezien het aantonen van causaliteit in een complexe leefomgeving met diverse interacties een gedetailleerde en bijgevolge dure onderzoeksopzet vereist.

- Onderzoek naar de werkelijke uitstoot van stallen, a.d.h.v. een performantieonderzoek (onaangekondigd), zoals in Nederland. Herijken van de uitstootnormen van (combi)luchtwassers;
De afdeling Handhaving van het departement Omgeving voert op geregelde tijdstippen controles uit bij veeteeltbedrijven, waarbij, op indicatieve wijze, ook rendementmetingen worden uitgevoerd.
Het ILVO baat een luchtwasser uit op de eigen proefboerderij, en verzamelt daar ook interessante data over de performantie van luchtwassers.
- Evalueren en bijsturen bemestingsprotocol a.d.h.v. onderzoek emissie NH₃;
In het ontwerp Vlaams luchtbeleidsplan 2030 is in paragraaf 5.4.2. een specifieke actie voorzien rond de verstrenging van de voorwaarden voor emissiearme aanwending van mengmest. In het kader van deze actie zal een voorstel uitgewerkt worden om voor de verschillende technieken die het Mestdecreet voorschrijft als emissiearm duidelijke constructievoorschriften op te stellen. Nu worden op de markt immers toestellen aangeboden die ofwel gebrekkig geconstrueerd zijn ofwel dermate ontworpen zijn dat ze, bv. in het geval van sleepslangen, een resultaat afleveren dat eerder neigt naar een toepassingsbeeld van breedwerpig spreiden. Er zal een analyse van de problematiek uitgewerkt worden, evenals een voorstel tot oplossing.
- Toekennen van gelijke rechten binnen impactbeschouwing gezondheid voor mensen in landelijk gebied (= 'agrarisches gebied') en deze in landelijke woonkernen (= 'woongebied landelijk karakter');
In zones met als bestemming 'agrarisches gebied' wordt voorrang gegeven aan landbouwactiviteiten.
In het richtlijnenboek Lucht en het richtlijnenboek Landbouwdieren wordt specifiek voor het thema geur een effectbeoordeling uitgevoerd in functie van de geurgevoeligheid van het toetsingsobject.
- Afstandsnorm voor nieuwe uitbreidingen van 250m tot bestaande woningen;
In VLAREM II zijn in de afdelingen 5.9.4., 5.9.5 en 5.9.6. reeds verbods- en afstandsregels opgenomen voor nieuwbouw van stallen. Deze regels zijn bepaald op basis van de planologische bestemming van het gebied en op basis van waarderingspunten waarbij rekening wordt gehouden met het aantal dieren, de conceptie van de stal (type stal en type verluchtingssysteem) en de wijze van inrichting van de mestopslag.
Deze afstandsregels zijn destijds opgesteld in functie van de problematiek van geurhinder. Een gemotiveerde afwijking is mogelijk.

Deze afstandsregels gelden wel niet voor woningen in agrarisches gebied. Dat zijn in principe zonevreemde woningen ingeval het geen woningen zijn gekoppeld aan een landbouwexploitatie. Voor deze woningen wordt in het kader van de MER de

	<p>geurconcentratie ter hoogte van de woning berekend. In functie van de uitkomst van de MER kan de vergunningverlener beslissen tot het opleggen van minimale afstandsregels.</p> <p>De reeds bestaande verbods- en afstandsregels zijn echter niet opgesteld in functie van potentiële gezondheidseffecten van intensieve veehouderijen op de omwonenden. Gezien het Vlaams onderzoek naar de gezondheidseffecten van veeteelt nog gevoerd moet worden, en er dus nog geen duidelijke conclusies of aanbevelingen zijn inzake afstandsregels, kan nu nog niet besloten worden of een aanscherping van de reeds bestaande afstands- en verbodsregels nodig is.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Preventie van drift van gewasbeschermingsmiddelen naar bewoners landelijkgebied;</u> Er bestaan reeds Vlaamse en Belgische plannen ter bestrijding van drift van pesticiden. Zie het Vlaamse actieplan duurzaam pesticidengebruik 2012-2017 en 2018-2022. En zie het NAPAN (Nationaal Actie Plan Action National) 2018 – 2022. In deze plannen worden maatregelen ter vermindering van de drift van pesticiden gebundeld. Gezien reeds specifieke actieplannen ter bestrijding van drift zijn ontwikkeld (die tot stand zijn gekomen na overleg en openbaar onderzoek), is het zonder meerwaarde om in het luchtbeleidsplan 2030 de problematiek apart te bespreken. - <u>Handhavingsplan emissies akkerbouw en veeteelt;</u> Zowel de afdeling Handhaving van het departement Omgeving als de dienst Handhaving van de Vlaamse Landmaatschappij voeren op geregelde tijdstippen controles uit bij landbouwers. Vanuit het departement Omgeving wordt daarbij gefocust op de naleving van de vergunningsvoorwaarden, en in het bijzonder het correct uitbaten van de AEA-stallen en luchtwassers. Vanuit de VLM ligt de focus op het toezicht op het correct uitvoeren van de bemestingsvoorschriften.
66	<p>De maatregelen rond huishoudelijke houtverbranding moeten ambitieuzer. De Green Deal Houtverbranding vertrekt te veel vanuit het idee dat de houtverbranding wat efficiënter moet gebeuren. De Deal stuurt aan op vervanging naar nieuwe verbrandingsinstallaties. Andere opties komen onvoldoende in het vizier</p> <p>zie antwoord 29</p>
67	<p>Green Deal: Volgens ons moet het luik visievorming eerst komen, vooraleer premies in te voeren:</p> <p>De focus van de Green Deal ligt op de buitengebruikstelling op korte termijn van de oude vervuilende stooktoestellen. Eén van de acties van de Green Deal is een onderzoek naar de haalbaarheid en potentieel van uitfasering van oude, vervuilende stookinstallaties op basis van emissiegrenswaarden, leeftijd of ander systeem (bijv. premies). De visievorming (gepland rond rol huishoudelijke houtstook op lange termijn) moet hierbij niet voorafgaandelijk te gebeuren. Op basis van een bronnentoe wijzing voor het jaar 2015, uitgevoerd door Vito in 2016, kan reeds geconcludeerd worden dat een zeer groot potentieel voor Vlaanderen om de PM_{2,5} concentraties in de omgevingslucht terug te dringen zich situeert bij het reduceren van de primaire fijn stof uitstoot van huishoudelijke houtverbranding. De aanpak van oude houtkachels en open haarden is dus kosteneffectief. Hiervoor is niet eerst visievorming nodig. De huidige premie wordt afgeschaft zoals voorzien in het regeerakkoord 2019-2024.</p>

68	Green Deal: Er dient een verbod te komen op de verkoop en plaatsing van steenkoolverwarming, allesbranders en stookolieketels binnen de volgende beleidsperiode
	<p>De Green Deal huishoudelijke houtverwarming richt zich op de problematiek van huishoudelijke houtstook. De problematiek en impact van steenkool, alles-branders (en stookolieketels) is ook niet te verwaarlozen, maar beduidend minder groot (o.a. totale PM_{2.5} uitstoot van resterende steenkooltoestellen is ca. 10% van totale PM_{2.5} uitstoot van houttoestellen). Wat betreft allesbranders en steenkoolverwarming zijn er effectievere en meer doelgerichte manieren om deze toestellen aan te pakken dan via een breed omvattende Green Deal. Deze toestellen werden daarom niet mee opgenomen in de Green Deal. Het betrekken van extra actoren zou uitvoering van de Green Deal nog complexer maken.</p> <p>Allesbranders zouden niet meer verkocht mogen worden.</p> <p>Op federaal niveau is men gestart met een initiatief rond het verbieden van (nieuwe) steenkoolkachels (via wijziging van KB van 12/10/2010).</p> <p>In het nieuwe energieplan is voorzien om huishoudelijke stookolieverwarming verder te ontmoedigen.</p>
69	Green Deal: Registratie, controle en handhaving moeten veel scherper uitgewerkt worden. Momenteel is in de Green Deal Houtverwarming controle en handhaving uitsluitend in de voorwaardelijke zin beschreven, er wordt geen enkel engagement genomen door de overheid om door handhaving de uitstoot te doen dalen
	<p>De Green Deal huishoudelijke houtverwarming hecht veel belang aan registratie, controle en handhaving. Deze elementen zijn opgenomen in de operationele doelstellingen van de Green Deal. Verder zijn hieromtrent ook specifieke acties voorzien in de Green Deal (zie antwoord op opmerking 22). De stuurgroep van de Green Deal zal verantwoordelijk zijn voor de tussentijdse en eindevaluatie van de uitvoering van de Green Deal. Hierbij zal antwoord moeten gegeven worden over de mate waarin de operationele doelstellingen zijn of zullen kunnen worden gerealiseerd binnen de voorziene termijnen.</p>
70	p140 typo?: ontwikkeling van een strategie voor de uitfasering van fossiele brandstoffen (warmtepomp, zonneboiler, warmtenetten, geothermie, biomassa, ...).
	<p>De technologieën die tussen haakjes zijn opgesomd zijn mogelijke milieuvriendelijkere (hernieuwbare) technologieën ter vervanging van het gebruik van fossiele brandstoffen in de bouwsector.</p>
71	Het MER is inderdaad een heel goed instrument om aan te geven waar de toekomstige knelpunten zitten. Echter, binnen de huidige effectberekening wordt al te veel gewerkt met jaargemiddelden
	<p>In een MER worden projecten afgetoetst aan de Europese doelstellingen. De luchtkwaliteitsnormen die vanuit gezondheidsoverwegingen worden opgelegd zijn steeds gelinkt aan een bepaalde 'middelingstijd'. Concreet betekent dit dat als de middelingstijd bv. een dag is, er gezondheidseffecten optreden zodra mensen er het grootste deel van de dag verblijven. De gezondheidseffecten die hierbij optreden zijn effecten op lange termijn. Hierbij wordt getoetst aan een jaargemiddelde dagwaarde omdat er onder de invloed van de weersomstandigheden pieken en dalen zitten in de blootstelling aan luchtverontreiniging. Omdat de effecten impact hebben op langere termijn is het wetenschappelijk verantwoord om die dagwaarden uit te middelen over een volledig jaar. In gezondheidsonderzoeken wordt immers ook steeds de relatie gelegd met de jaargemiddelde dagwaarde en niet met de afzonderlijke dagwaarden. Korte termijneffecten treden op als mensen gedurende een korte periode bv. een uur aan overschrijdingen van die norm worden blootgesteld. Er is een Europese luchtkwaliteitsnorm voor NO₂ die als middelingstijd een uur heeft. Deze norm wordt</p>

	<p>in de praktijk echter niet meer overschreden. Het is vooral de jaargemiddelde norm voor NO₂ die in Vlaanderen nog een probleem vormt. Het is dan ook logisch dat in MER's vooral aan deze norm getoetst wordt.</p>
72	<p>Een MER voor intensieve veeteelt kent sinds april 2017 de implementatie van het MER-richtlijnenboek mens en gezondheid, maar gezien er nog geen onderzoek gebeurd is naar de gezondheidseffecten van de intensieve veeteelt, wordt er nog steeds gewerkt met de aanname uit de handleiding intensieve veeteelt 2013, namelijk: 'Veeteeltbedrijven hebben doorgaans geen impact op de gezondheid. Enkel het hinderaspect (o.a. geuremissies) is relevant. Geurhinder werd onder de vraag inzake luchtverontreiniging beoordeeld. Indien het bedrijf niet nabij een kwetsbare functie (zie vraag 6) ligt, is het gezondheidsaspect verder niet relevant.' Deze wordt aangevuld met het Richtlijnenboek waar geur, stof en geluid wel degelijk tot gezondheidseffecten kunnen leiden, maar nog steeds als nevendiscipline staan aangeduid (p.44). Dit, ondanks de aangetoonde gezondheidseffecten en dankzij de niet-beschouwing van biologische contaminanten, als endotoxinen en zoönosen evenals de onderschatting van deze gezondheidseffecten.</p>
	<p>Momenteel wordt door de Vlaamse overheid (ILVO, VMM, dept. Omgeving, Agentschap Zorg en Gezondheid) in samenwerking met diverse betrokken partijen (provincie West-Vlaanderen, universiteit Gent, universiteit Antwerpen, universiteit Hasselt, West-Vlaamse Milieufederatie, Boerenbond, VITO) onderzocht wat de mogelijkheden zijn om meer inzicht te krijgen in de mogelijke gezondheidseffecten van veeteelt op omwonenden. Daarbij wordt op dit momenteel veel aandacht besteed aan het definiëren van precieze en tegelijk (technisch en financieel) haalbare onderzoeksvragen. Dat vereist dat de expertise vanuit verschillende technische vakdomeinen tot een coherente onderzoeksvisie wordt gebundeld. Parallel wordt uitgezocht via welke financieringskanalen dit onderzoek bekostigd kan worden, aangezien het aantonen van causaliteit in een complexe leefomgeving met diverse interacties een gedetailleerde en bijgevolge dure onderzoeksopzet vereist.</p> <p>Pas als het onderzoek geleid heeft tot robuuste wetenschappelijke conclusies, is het mogelijk om de doorvertaling naar beleidsinstrumenten zoals bv. MER-richtlijnen uit te voeren. Dat zal, gezien de complexiteit van het onderzoek, pas binnen een aantal jaar mogelijk zijn.</p>
73	<p>Om een degelijk MER te kunnen opstellen, is er inzicht nodig in de gezondheidseffecten (direct en na interactie met het milieu) en de verspreidingsroutes van de contaminatie. Zie eerder: dringend multidisciplinair onderzoek nodig naar de effecten van de veeteelt op de gezondheid van omwonenden. Eveneens naar de effectiviteit van het verwijderen van emissies door luchtwassers.</p>
	<p>Voor het eerste deel wordt verwezen naar antwoord 25</p> <p>De afdeling Handhaving van het departement Omgeving voert op geregelde tijdstippen controles uit bij veeteeltbedrijven, waarbij, op indicatieve wijze, ook rendementmetingen worden uitgevoerd.</p> <p>Het ILVO baat een luchtwasser uit op de eigen proefboerderij, en verzamelt daar ook interessante data over de performantie van luchtwassers.</p>
74	<p>De milieu- en natuurverenigingen vragen uitdrukkelijk om ook agrarisch gebied op te nemen in het luik gebiedsgerichte benadering (onderzoek naar gezondheidseffecten luchtvervuiling veeteelt, bijkomende inspanningen voor bestaande stallen, warme sanering,...).</p>

	De maatregelen ten aanzien van de landbouwsector staan gebundeld in het hoofdstuk 5.4. Het lijkt geen meerwaarde te hebben om de problematiek van luchtverontreiniging die veroorzaakt wordt door de landbouwsector en het beleid dat daartoe verder ontwikkeld wordt, nog eens parallel te bespreken in een paragraaf rond gebiedsgerichte benadering van het agrarisch gebied. Want de relevante luchtverontreiniging in het agrarisch gebied is afkomstig van enkel de landbouwsector.
75	Lokale overheden moeten meer kennis hebben over de werking van een luchtwasser (en de reductiepercentages), over de gezondheidseffecten van de veeteelt en over hun beslissingsbevoegdheid over het al dan niet vergunnen van een stal
	Lokale overheden zijn, voor wat betreft de klasse 2 inrichtingen, voldoende op de hoogte over hun beslissingsbevoegdheden inzake het vergunnen van stallen. Om een betere opvolging van de werking van luchtwassers mogelijk te maken zullen luchtwassers in de toekomst uitgerust worden met een elektronisch monitoringssysteem; zien paragraaf 5.4.2 van het ontwerp luchtbeleidsplan 2030.
76	Monitoring van fijn stof PM _{2,5} dient ook in veeconcentratiegebieden te gebeuren.
	De bijdrage van de sector landbouw aan fijn stof wordt niet rechtstreeks mee geïnterpoleerd via de IFDM-modellering (puntbron), maar wordt in rekening gebracht via de interpolatiemethode van het RIO-model. Nederlandse studies geven aan dat secundair fijn stof zich pas na enige tijd vormt en zich dan reeds over grote afstanden heeft verspreid. Men verwacht dus niet dat de concentraties van secundair fijn stof als gevolg van ammoniakemissies in de directe omgeving van veehouderijen sterk verhoogd zullen zijn. Directe modellering van secundair fijn stof heeft dus ook weinig zin. Langs de andere kant tonen Nederlandse studies aan dat ook primair fijn stof verhoogd kan zijn rond intensieve veehouderijen (in het bijzonder bij pluimveebedrijven). De VMM bekijkt momenteel of ze een meettoestel kan vrijmaken om mee in te zetten bij de emissiemetingen rond pluimveestallen die het ILVO wenst uit te voeren in de loop van 2019.

stRaten-generaal

77	Het Toekomstverbond , dat principiële ook beslist beleid is, moet worden meegenomen, met name met betrekking tot de modal shift in agglomeratie Antwerpen.
	Het Toekomstverbond is meegenomen, meer bepaald onder actie 'We verminderen de impact van grote infrastructures in en rond stedelijke gebieden'. De modal split doelstelling is opgenomen onder 'Doelstelling 1: Het aantal kilometer over de weg daalt tot maximaal 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030.'
78	"Vlaanderen respecteert de EU-grenswaarden voor de luchtkwaliteit daardoor grotendeels". Dit kan niet zomaar gesteld worden. De Europese richtlijnen schrijven immers voor dat de meetpunten moeten geïnstalleerd worden op plekken waar de grootste vervuiling wordt vermoed. Dit is pertinent niet het geval. In Antwerpen bijvoorbeeld voorspelt het VITO-model voor NO ₂ een jaargemiddelde van 200 µg/m ³ NO ₂ bij de tunnelmond van de Waaslandtunnel op de rechteroever. Er zijn voornamelijk geen enkele aanwijzingen dat hier een meetpunt voorzien wordt. In die zin is de locatie van de huidige meetpunten vrij arbitrair te noemen en geeft het aantal meetpunten dat de norm haalt geen indicatie van de algemene luchtkwaliteit.
	Op 10 oktober 2018 heeft de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg in Brussel, naar aanleiding van een dagvaarding door Greenpeace, geoordeeld dat het Vlaamse Gewest de gedetailleerde RIO-IFDM-OSPM modellering (waarmee de effecten van street canyons in rekening worden gebracht) moet overmaken aan de Europese

	<p>Commissie. Daarnaast heeft de rechter geoordeeld dat de naleving van artikel 13 van de richtlijn 2008/50/EG, concreet voor wat betreft de NO₂-jaargrenswaarde, in alle Vlaamse luchtkwaliteitszones geschonden wordt.</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ De formuleringen inzake het respecteren van de NO₂-jaargrenswaarde zullen genuanceerd worden in de beleidssamenvatting, in paragraaf 2.4 en in hoofdstuk 4 ⇒ Aan het plan werd een nieuwe paragraaf 6.1.1 ‘Toetsing kortetermijndoelstellingen – Luchtkwaliteit’ toegevoegd waarin de prognosemodellering voor NO₂ voor het jaar 2025 wordt besproken. ⇒ Aan het plan werd een Bijlage 3 ‘Evolutie van de luchtkwaliteit in de zes Vlaamse luchtkwaliteitszones’ toegevoegd. In deze bijlage worden per luchtkwaliteitszones de historische en actuele NO₂-concentraties besproken, zoals deze zijn vastgesteld via metingen (vaste meetstations van de VMM, passieve sampler metingen van de VMM in Gent en Antwerpen en de Curieuzeneuzen-meetcampagnes) en modellering. Ook wordt per luchtkwaliteitszones weergegeven welk aandeel van de bevolking en welk aandeel van de oppervlakte actueel wordt blootgesteld aan een overschrijding van de NO₂-jaargrenswaarde. ⇒ De Vlaamse Milieumaatschappij heeft de voorbije twee jaar bijkomende passieve samplers geplaatst in Antwerpen en Gent. Deze passieve samplers zullen in de toekomst ook gebruikt worden om de naleving van de NO₂-jaargrenswaarde op te volgen. Dat wordt nader geduid in § 6.1.1 en hoofdstuk 7. ⇒ In het vonnis van 10 oktober 2019 van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg Brussel naar aanleiding van de rechtszaak aangespannen door de vzw Greenpeace oordeelt de rechter dat de vordering om vast te stellen dat het Vlaams Gewest niet op accurate wijze de gegevens omtrent luchtverontreiniging vergaart, ongegrond is. Daaruit volgt dat van rechtswege is bevestigd dat het meetnet van de Vlaamse Milieumaatschappij voldoet aan alle criteria uit de richtlijn luchtkwaliteit 2008/50/EG inzake de plaatsing en uitbating van de luchtkwaliteitsmeetpunten.
79	<p><i>“De jaargrenswaarde voor NO₂ wordt in 2016 nog overschreden in en rond de agglomeraties Gent en Antwerpen, de Vlaamse rand rond Brussel, middelgrote steden en grote verkeersaders”</i></p> <p>De recente Curieuzeneuzen-studie (waarvan de resultaten op 29 september 2018 werden bekendgemaakt) geeft duidelijk aan dat er over heel Vlaanderen talloze plekken zijn waar de jaargrens vrijwel zeker overschreden wordt, maar waar eenvoudigweg niet gemeten wordt.</p>
	Zie antwoord op vraag 78
80	<p><i>“Bij ongewijzigd beleid zal de jaargrenswaarde in 2030 enkel nog in een aantal street canyons en aan tunnelmonden worden overschreden.”</i></p> <p>Minimaal moet hier een aanduiding komen over het aantal straten dat als “street canyon” geclassificeerd staat.</p>
	Zie antwoord 45 Hieruit blijkt dat het over een zeer beperkt aantal locaties gaat (tunnelmonden,...)
81	Zijn er geen stijgingen qua O ₃ in de meet- of emissiecijfers? Indien wel, dan moet deze zorgwekkende trend vermeld worden.
	De historische evolutie van de luchtkwaliteit voor gasvormige pollutanten (waaronder O ₃) wordt besproken in paragraaf 4.1.2 van het luchtbeleidsplan. Uit de historische meetreeks blijkt dat over de periode 1990 tot nu de AOT _{60ppb} met ongeveer 70 – 80 % is afgenomen. Deze toestandsindicator houdt rekening met de grootte en de duur van de overschrijding en sommeert over een jaar de dagelijkse overschrijdingen van de hoogste 8-uurgemiddelde O ₃ -concentratie t.o.v. de drempelwaarde van 120 µg/m ³ .

	<p>Vermits zowel de grootte als de duur van de overschrijding in rekening gebracht worden, toont deze indicator de overlast voor de bevolking. De jaargemiddelde O₃-concentratie is over dezelfde periode daarentegen licht toegenomen. De jaargemiddelde O₃-concentratie is een maat voor de evolutie van de O₃-achtergrondconcentratie.</p> <p>De verwachte toekomstige evolutie van de O₃-concentraties wordt besproken in paragraaf 4.2.2 en paragraaf 6.3.1 van het luchtbeleidsplan. Tegen 2030 verwachten we enerzijds een afname van de hogere percentielen (= de hogere O₃-concentraties). Dat zal leiden tot een verdere afname van de mate van overschrijding van de AOT_{60ppb}. Anderzijds verwachten we een toename van de jaargemiddelde O₃-concentratie. Deze toename valt te verklaren door volgende factoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er is een toename aan emissies van ozonprecursoren in de noordelijke hemisfeer, onder meer in Azië. Globaal gezien is de O₃-vormende verontreiniging in de noordelijke hemisfeer dus toegenomen en dit beïnvloedt de jaargemiddelde O₃-concentratie in Vlaanderen. Er wordt geschat dat ongeveer de helft van het troposferische O₃ in Noordwest-Europa toegewezen kan worden aan antropogene bronnen. Ongeveer de helft hiervan komt van Europese bronnen, de andere helft wordt getransporteerd vanuit niet-Europese bronnen. De andere helft van het troposferische O₃ wordt veroorzaakt door biogene emissies. • Er is toename van O₃-transport uit de hogere luchtlagen (de stratosfeer) naar de omgevingslucht (troposfeer). Ongeveer een vijfde tot een kwart van het troposferisch O₃ wordt getransporteerd vanuit de stratosfeer. • Ook speelt de complexe O₃-chemie een rol. O₃-concentraties hangen af van specifieke, lokale omstandigheden (inclusief meteorologie) en zijn een evenwichtsresultaat tussen O₃-vorming en -afbraak. Dit evenwicht wordt onder meer beïnvloed door de concentratieverhoudingen van de ozonprecursoren stikstofoxiden (NO_x) en vluchtige organische stoffen (VOS) in de omgevingslucht. <p>O₃ wordt als dusdanig niet rechtstreeks uitgestoten, maar ontstaat door een chemisch proces. O₃ wordt met name gevormd doordat het zonlicht op warme dagen inwerkt op luchtverontreinigende stoffen zoals stikstofoxiden, koolstofmonoxide, niet-methaan vluchtige organische stoffen en methaan. De uitstoot van deze O₃-precursoren is in Vlaanderen dalende.</p> <p>Om de langetermijndoelstellingen voor O₃ overal en blijvend te behalen moeten alle Europese landen duurzame maatregelen nemen om de emissies van ozonprecursoren (NMVOS, NO_x) verder te verminderen. Algemeen is een emissiedaling van alle ozonprecursoren (ook methaan) in de noordelijke hemisfeer noodzakelijk.</p>
82	<p><i>“Het huidige beleid volstaat niet om de doelstellingen op middellangetermijn voor blootstelling aan PM_{2,5}, NO₂ en O₃ en voor vermessing te halen.”</i></p> <p>Dit is absoluut onaanvaardbaar. De Europese wetgeving staat niet toe dat de NO₂ grenswaarden niet gehaald worden in beleidsplannen.</p>
	<p>De middellangetermijndoelstellingen zijn plandoelstellingen en gaan verder dan de EU-grenswaarden. De EU – grenswaarden dienen inderdaad zo snel mogelijk gerespecteerd te worden zoals wordt vooropgesteld in het plan.</p>
83	<p>Opmerkelijke afwezigen in het overzicht van de huidige situatie zijn de eerdere luchtsaneringsplannen. Hier moet verduidelijkt worden dat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. er reeds verschillende luchtsaneringsplannen zijn opgemaakt in het verleden.

	2. ze - zeker wat betreft NO ₂ - hun objectieven niet behaald hebben.
	Een overzicht van de eerdere luchtactieplannen en een beknopte evaluatie is terug te vinden in hoofdstuk '2.4 Vlaamse beleidscontext'. Hoofdstuk '4.1 Waar staan we nu?' gaat uitgebreid in op de resterende knelpunten.
84	Daarnaast wordt ook geen melding gemaakt van het feit dat België zijn NO₂ emissieplafond verscheidene jaren heeft overschreden en daar een uitzondering voor heeft aangevraagd.
	In figuur 3 van het plan wordt de situatie voorgesteld voor de jaren 2010, 2015 en 2016 waaruit blijkt dat het emissieplafond voor NO _x wordt overschreden. Verder in de tekst onder figuur 4 wordt hier ook dieper op ingegaan: "Aangezien we voor de toetsing aan de emissieplafonds rekening mogen houden met de emissiefactoren die bij de totstandkoming van de richtlijn zijn gebruikt (adjustment procedure), voldoet België wel formeel aan het NEC-plafond."
85	"Het aantal kilometer over de weg daalt tot maximaal 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030." Wat is het huidige aantal voertuigkilometers? Hoe verhoudt dit zich qua modal split? Waarom wordt hier niet expliciet afbouw van bedrijfs- en dieselwagens vermeld? Deze dragen immers disproportioneel bij aan het luchtvervuilingsprobleem.
	Hoofdstuk '5.2.1. Sectoranalyse en aanpak' geeft een beschrijving van de huidige toestand (58,6 miljard voertuigkilometer in 2015). Het plan gaat naast het aantal kilometers over de weg in op de samenstelling van het voertuigenpark (zie doelstelling 2). Er is voor geopteerd om als indicatoren enerzijds totaal aantal kilometers en anderzijds samenstelling nieuwe voertuigen weer te geven. De afbouw van dieselwagens is expliciet opgenomen in de samenstelling van het wagenpark (zie doelstelling 2 transportsector). Combinatie van beiden geeft aan dat het aantal voertuigkilometers afgelegd met dieselveertuigen sterker zal dalen dan het aantal voertuigkilometers afgelegd met benzinewagens wat ook wordt aangetoond sinds de hervorming van de fiscaliteit. ⇒ Dit is verduidelijkt in het plan [Paragraaf 5.2.1.E]
86	"Zo voldoen alle nieuwe personenwagens aan strenge emissienormen en is minstens de helft zero-emissie." Dit lijkt weinig realistisch qua aanpak. De automobiellindustrie is er immers de voorbije 10 jaar en ook nu nog steeds systematisch niet in geslaagd om de emissienormen voor voertuigen te halen. Daarnaast is de verkoop van de zero-emissievoertuigen hoegenaamd niet snel genoeg aan het stijgen om dit resultaat op 10 jaar te halen.
	De 2030-doelstelling voor zero-emissievoertuigen is noodzakelijk om de klimaat-en lucht doelstellingen te halen. Ze werd ook al opgenomen in het Energiepact en vermeld in de Klimaatresolutie van het Vlaamse Parlement. Dat er nog een lange weg te gaan is, is duidelijk. Europese beslissingen en bijkomende Vlaamse maatregelen (o.m. in een CPT-visie 2030) moeten ervoor zorgen dat dit toch mogelijk wordt. Een belangrijk element hierin is het feit dat het voertuigaanbod vanaf 2020 sterk zal toenemen en dat verwacht wordt dat de prijzen voor deze wagens rond 2024 gelijk zullen zijn aan die van de traditionele wagens. Het feit dat de automobiellindustrie er niet is in geslaagd de emissienormen te halen in werkelijke rijomstandigheden en zonder fraude, wordt aangepakt (zie antwoorden op vragen 90, 91 en 104)
87	" Stadscentra zijn versneld emissiearm tegen 2030." "In woon- en leefomgevingen verbetert de blootstelling aan luchtverontreiniging door verkeer tegen 2030."

	Dit is 15 jaar na datum wat betreft de Europese luchtkwaliteitsnormen. De urgentie hiervan is reeds bekend sinds ten laatste 2008. Deze doelstelling moet minimaal teruggebracht worden tot 2025.
	Er worden tussentijdse doelstellingen opgenomen, analoog aan deze uit het ontwerp Vlaams klimaatplan.
88	<p><i>“In het mobiliteitsbeleid wordt tegelijk ingezet op drie aspecten. In de eerste plaats moet worden ingezet op het beheersen van het gereden aantal voertuigkilometers. Dit kan door ruimtelijk en maatschappelijk sturend op te treden, waarbij elke vermeden kilometer bijdraagt aan de doelstelling. We nemen weloverwogen keuzes rond de inplanting van verkeersgenererende projecten en milderer waar nodig de impact.”</i></p> <p>De huidige geplande uitbreiding van de Brusselse ring, de aanleg van de Oosterweelverbinding en andere uitbreidingsprojecten voor het wegennet staan in se haaks op deze doelstelling. Ze genereren immers vrijwel zeker bijkomend verkeer. Dit moet als dusdanig vermeld worden in het luchtbeleidsplan, met vermelding van maatregelen die het verkeersgenererend karakter van dergelijke toevoegingen aan het wegennet kunnen tegengaan.</p>
	<p>Hoe we dit willen aanpakken staat vermeld in actie ‘We verminderen de impact van grote infrastructuren in en rond stedelijke gebieden’. Voor de Brusselse Ring bv wordt gesteld “Enerzijds speelt hierbij de verkeersgeneratie een rol (hoe meer verkeer, hoe meer emissies en hoe hoger de blootstelling). Anderzijds biedt de herinrichting van de ring de opportuniteit om via locatiekeuze (afstand tot de weg) en ruimtelijke ingrepen (bijvoorbeeld schermen of sleuven) de blootstelling te verminderen.” De potentiële effecten zijn in het kader van dit plan nog niet doorgerekend. Door de actie op te nemen erkent de Vlaamse Regering het belang van deze projecten voor de realisatie van de luchtkwaliteitsdoelstellingen en zal ze bewust kiezen voor de varianten met de minste impact en het inzetten van extra milderende maatregelen waar nodig. Dit wordt verankerd in de omgevingsvergunningen van de projecten of de GRUPs.</p>
89	<p><i>“Daarnaast zetten we in op het verduurzamen van de mobiliteit. Investerings in de uitbouw van een robuust, slim, multimodaal geïntegreerd mobiliteitsstelsel met voldoende capaciteit moet vlotter verkeer en een intensiever gebruik van de alternatieven mogelijk maken, dat ook de luchtkwaliteit ten goede komt. We zetten in op de budgetneutrale invoering van een slimme kilometerheffing voor alle lichte voertuigen met volgende doelstellingen: het reduceren van de congestie op de wegen, de toepassing van het principe ‘de gebruiker betaalt’ en het internaliseren van externe kosten. Bij de tariefstelling houden we rekening met de milieuprestatie van de voertuigen. We realiseren goede (mobiliteits)alternatieven, zodat de burger zijn gedrag kan aanpassen. Dit vormt het tweede luik in het noodzakelijk terugdringing van de emissies.”</i></p> <p>Hierop zijn verschillende kritische bemerkingen van toepassing. In hoeverre is er aangetoond dat een multimodaal mobiliteitssysteem een positieve impact heeft op luchtvervuiling? Uiteindelijk gaat het bij luchtvervuiling veroorzaakt door verkeer immers vrijwel uitsluitend over het aantal kilometers afgelegd met een verbrandingsmotor, wat onafhankelijk is van het totaal aantal verplaatsingskilometers én de andere vervoersmodi. Verder kan het “reduceren van congestie op de weg” gemakkelijk geïnterpreteerd worden als een reden om bijvoorbeeld het wegennet verder uit te breiden. Dit terwijl men eigenlijk strikt gezien moet spreken over een reductie van het aantal verplaatsingen per wagen. De grote ontbrekende factor in deze benadering is de noodzakelijke reductie van het wegennet voor wagens, dat op dit moment reeds 40% groter is per Belgisch inwoner ten opzichte van bijvoorbeeld Nederland. De overweldigende dominantie van deze auto-infrastructuur (zowel</p>

	wegen als parkeerplaatsen) zorgt immers systematisch voor een vermindering van het aantal opties voor andere vervoersmodi, zoals fietspaden of gescheiden beddingen voor openbaar vervoer. Een significante reductie van het wegennet is daarom een cruciaal onderdeel van eender welk effectief luchtsaneringsplan.
	De passage beschrijft zeer kort het mobiliteitsbeleid. Hierbij spelen verschillende andere mobiliteitsdoelstellingen een rol waardoor deze passage alles omvattend geschreven werd. In het Vlaamse Energie- en Klimaatplan (VEKP) wordt hier iets concreter op ingegaan. ⇒ Verwijzing naar VEKP opgenomen in 5.2.2.
90	<i>“Op korte termijn zetten we in op het terugdringen van de werkelijke emissies van dieselveertuigen die ook na 2030 nog zullen rondrijden.”</i> Er kan geen voorafname gemaakt worden op de legaliteit van bepaalde voertuigen in de toekomst. Met name dieselveertuigen worden nu reeds in verschillende Europese steden geweigerd.
	De klemtoon in deze ligt op de geplande inspanningen om emissienormen van voertuigen te laten respecteren, niet enkel onder testomstandigheden, maar ook bij werkelijke rijomstandigheden. Deze passage houdt geen voorafname in op de legaliteit van zulke voertuigen in de toekomst, maar het is wel onze verwachting dat na 2030 dieselveertuigen, hoewel hun aandeel tegen dan zeer significant moet zijn gedaald, nog steeds onderdeel zullen uitmaken van het voertuigenpark. Daarom blijven maatregelen noodzakelijk om hun werkelijke emissies onder controle te houden. Het beleid rond (ultra) lage emissiezones, waarbij op termijn in steden alle verbrandingsmotoren worden geweigerd staat elders in het plan.
91	<i>“We pakken ook emissiefraude gepleegd door eigenaars aan door in te zetten op de versterking van de periodieke technische keuring en op controles langs de weg. We onderzoeken hierbij het potentieel om op basis van nieuwe technieken (remote sensing, sniffer car, ...) de werkelijke emissies van individuele voertuigen te bepalen en deze data te gebruiken in de strijd tegen emissiefraude.”</i> Hier moeten tevens maatregelen gesuggereerd worden die zowel de fabrikanten van vervuilende (diesel)wagens bestraffen als garages die meewerken aan fraude.
	De maatregelen tegen fraude gepleegd door fabrikanten zijn vervat in de passages die handelen over de versterking van de homologatieprocedure en de daaraan verbonden testprocedures. Het plan spreekt ook van nieuwe meettechnieken zoals remote sensing, wat onder meer kan ingezet worden bij het opsporen van emissiefraude gepleegd door constructeurs. Een belangrijk aspect in de strijd tegen voertuigemissiefraude op het niveau van constructeurs is tevens de 'real driving emission test', waarvoor een evaluatie voorzien is in het luchtbeleidsplan, evenals de ambitie om de mogelijkheden van de eraan verbonden 'in service conformity' maximaal te benutten. Wat emissiefraude betreft gepleegd door eigenaars in samenwerking met overige actoren zoals garagisten wordt in het luchtbeleidsplan ingezet op een versterking van de periodieke technische controles met verbeterde testprocedures en de inzet op controles van bedrijfsvoertuigen langs de weg. Op die manier wordt de eigenaar die zelf verantwoordelijk is voor het onklaar maken van emissiereductieapparatuur in zijn voertuig in ieder geval aangepakt, wat in ieder geval ook het business model voor garagisten die illegaal aanbieden om zulke werken uit te voeren zal schaden. Om te kijken op welke manier garagisten die met dergelijke illegale dienstverlening adverteren en zulke werken uitvoeren kunnen worden aangepakt, wordt juridisch advies gevraagd.
92	<i>“Om voor een doorbraak te zorgen van alternatieve voertuigtechnologieën (elektriciteit, aardgas of waterstof) stimuleren we de voertuigmarkt, bouwen we de</i>

	<p><i>laad-en tankinfrastructuur verder uit, stimuleren we het gebruik van lichte elektrische voertuigen en maken we van nichevloten en bedrijfspvloten koplopers in de transitie naar zero-emissie voertuigen.”</i></p> <p>Omdat België ook zijn klimaatdoelstelling niet haalt, is het absoluut niet aangewezen om te blijven inzetten op de personenwagen die quasi onmogelijk CO2-neutraal kan gemaakt worden. Ook omwille van het gebruik van grondstoffen en de inname van de publieke ruimte (een personenwagen staat 95% van de tijd stil), is dit een sterk af te raden beleidsrichting.</p>
	<p>Het is niet realistisch om er van uit te gaan dat er tegen 2030 geen wagens meer zullen rondrijden. Wel is het inderdaad zo dat ook het aantal kilometer moet verminderen. Het beleid zet daarom in op twee sporen: inzetten op een vermindering van het aantal kilometers én een vergroening (elektrificatie) van het park zodat de kilometers die nog worden afgelegd met milieuvriendelijke voertuigen gebeuren.</p>
93	<p><i>“Voor de industrie zetten we het huidige reductiebeleid verder. Dat betekent de uitvoering van de maatregelen die voldoen aan de kosteneffectiviteitscriteria, tenzij specifieke locatie- of bedrijfsspecifieke omstandigheden dat niet toelaten. We hanteren de volgende kosteneffectiviteitsdrempels: 8,6 €/kg voor NOx, 3,3 €/kg voor SOx, 6,6 €/kg voor NMVOS en 8,0 €/kg voor stof.”</i></p> <p>Om effectief te zijn, is het veel raadzamer om vervuilingskosten lineair te laten stijgen. Met een “fixed cost” is het immers perfect mogelijk dat dit soort kosten eenvoudig worden doorgerekend aan de consument, omdat er geen significant commercieel voordeel te halen valt uit het reduceren van vervuiling.</p>
	<p>Het betreft hier een kosteneffectiviteitsdrempel die wordt toegepast om te beoordelen of maatregelen in het kader van het NEC reductiebeleid via de milieuvergunning zullen worden opgelegd aan de exploitanten van industriële installaties.</p> <p>Het betreft hier geen kost/taks die van overheidswege wordt opgelegd.</p>
94	<p>De belangrijkste en meest effectieve maatregel wordt hier niet vermeld: een significante reductie van de veestapel. Dit is onverantwoord.</p>
	<p>Het terugdringen van de veestapel leidt enerzijds tot diverse milieueffecten, maar anderzijds ook tot belangrijke socio-economische effecten.</p> <p>Uit analyses specifiek voor het thema lucht is gebleken dat een warme sanering van de veestapel geen kosteneffectieve maatregel is. Daarom is dit niet als specifieke maatregel weerhouden in het ontwerp Vlaams luchtbeleidsplan. Een afbouw van de veestapel moet immers in zijn globale context (diverse omgevingsthema’s en socio-economisch) bestudeerd en besproken worden.</p>
95	<p>Ook hier worden verschillende mogelijke maatregelen niet vermeld. Zo zou er actief kunnen gezocht worden (bijvoorbeeld via IR fotografie) naar houtverbranding, met name in (stedelijke) gebieden met een bijzondere luchtverontreiniging. Ook zijn er allerlei mogelijke regelgevingen die zouden kunnen aangewend worden, zoals een verbod op open vuren in stedelijke gebieden, enzovoort.</p>
	<p>In de green deal huishoudelijke houtverwarming, die is goedgekeurd op maandag 22 oktober 2018, is een specifieke actie voorzien rond het verbeteren van de aanpak van hinderklachten (met name actie 1.3.5.). Daartoe zal een stappenplan uitgewerkt worden met concrete en technische handvaten voor overheden die hinderklachten moeten behandelen.</p> <p>In 2014 is aan VLAREM II een hoofdstuk 6.11 ‘Verbranding in open lucht’ toegevoegd. In dat hoofdstuk wordt een verbod op het verbranden in open lucht opgelegd, behoudens enkele specifieke uitzonderingssituaties. Zo bepaalt uitzondering 8° “het verbranden van droog brandbaar materiaal, met uitzondering van afvalstoffen, droog onbehandeld hout en onversierde kerstbomen in het kader van folkloristische</p>

	<p>evenementen. Die activiteit mag pas plaatsvinden als de gemeentelijke overheid schriftelijke toestemming heeft gegeven en de activiteit op een afstand van meer dan 100 meter van bewoning plaatsvindt”.</p> <p>Gezien het erg sporadische karakter van dergelijke open vuren en het belang van het in ere houden van lokale tradities, lijkt de meerwaarde van de beperkte uitstootreducties die een algemeen verbod met zich mee zouden brengen niet op te wegen tegen de nadelen (teloor gaan van tradities). Lokale besturen kunnen zoeken naar manieren om lokale tradities in ere te houden met zo weinig impact op het leefmilieu.</p>
96	<p>“De in het plan opgenomen maatregelen zorgen ervoor dat ook bij een hoge economische groei de emissieplafonds gerespecteerd worden. Belangrijk hierbij is dat de reële emissies van het verkeer effectief dalen.”</p> <p>Dit is zonder meer ontoereikend, omwille van de voorgeschiedenis en de meest recente informatie betreffende de reële uitstoot van (diesel)wagens. Een realistisch luchtbeleidsplan moet rekening houden met de mogelijkheid dat verkeersemissies uit moderne wagens niet zullen dalen zoals verwacht. De enige betrouwbare maatregel is daarom een reële reductie van het aantal voertuigen. Gelet op de voorgeschiedenis zou het voorzorgsprincipe suggereren dat de verwachte verbetering van brandstofvoertuigen significant verlaagd wordt. De betrokken industrie is immers geen betrouwbare partner gebleken.</p>
	<p>De bezorgdheid inzake de evolutie van de emissies door (diesel)wagens is terecht en is ook vanuit de overheid een aandachtspunt. De luchtkwaliteit en de impact op de gezondheid wordt inderdaad bepaald door de werkelijke emissies. Om de luchtkwaliteit te verbeteren is het dan ook noodzakelijk dat de reële emissies van deze voertuigen dalen.</p> <p>In Vlaanderen wordt zowel ingezet op een daling van het aantal kilometers, een wijziging van de samenstelling van het park en een daling van de specifieke emissies van de voertuigen. Voor dat laatste nemen we dus actie om de emissies van voertuigen in reële omstandigheden te verminderen. Deze acties staan beschreven in de delen C. <i>We vergroenen het voertuigenpark</i>, in het bijzonder actie <i>We pleiten voor een meer sluitende homologatieprocedure</i> en E. <i>We zorgen ervoor dat de reële emissies van voertuigen dalen</i>, in het bijzonder de acties <i>We evalueren de real driving emission-test</i> en <i>We versterken het beleid om emissiefraude door eigenaars te voorkomen en remediëren</i>.</p>
97	<p>“Het lokale beleid omvat de invoering van een ultralage-emissiezone (ULEZ) waar enkel nog zero-emissievoertuigen zijn toegelaten en aansluitend een LEZ invoeren in een ruim gebied, of maatregelen die leiden tot overeenkomstige emissiereducties als de invoering van een ULEZ en een uitgebreide LEZ.”</p> <p>Hier is niet duidelijk wanneer deze ULEZ zou ingevoerd worden en of “ruim gebied” ook de ring rond Antwerpen (de grootste bron van NO2 vervuiling) zal omvatten. Gezien de extreme hoogdringendheid van deze maatregelen moet aangeduid worden wat de vroegst en laatst te verwachten invoerdatum van de ULEZ is, bijvoorbeeld 1 januari 2020.</p>
	<p>In het geciteerde gedeelte is aangegeven wat de aannames waren in het beleidsscenario dat werd gebruikt om de potentiële impact van het plan te berekenen. Zoals duidelijk gesteld in het plan zullen louter Vlaamse maatregelen niet volstaan om overal in Vlaanderen de middellangetermijndoelstellingen te halen. Bij de impactberekeningen zijn we dan ook vertrokken van het scenario dat een LEZ wordt ingevoerd in alle regionaalstedelijke gemeenten omdat we op voorhand geen idee hadden of we in deze steden onze middellangetermijndoelstelling zouden halen</p>

	<p>zonder bijkomend lokaal beleid. Van alle regionale wordt enkel in de stad Antwerpen in 2030 de middellangetermijndoelstelling niet gehaald zonder bijkomende Vlaamse en/of lokale maatregelen. Het luchtbeleidsplan doet geen uitspraak of de lokale maatregelen een (U)LEZ moeten zijn of andere maatregelen met een gelijkaardige impact. Het nemen van lokale maatregelen vormt immers een beslissing van de lokale overheden zelf. De Vlaamse Regering kan dan ook niet beslissen waar en wanneer een ULEZ in de betrokken steden wordt ingevoerd. De Vlaamse Regering zal wel een kader voor ULEZ ontwikkelen (zie vraag 112).</p>
98	<p>“In 3 gemeenten in de Brusselse noordostrand is het halen van de vooropgestelde middellangetermijndoelstelling onzeker. Voor deze gemeenten is het moeilijk om aan de hand van de huidige prognoses uitspraken te doen over de haalbaarheid van de middellangetermijndoelstelling, omdat we in het beleidsscenario de impact een aantal maatregelen (de invoering van de LEZ in Brussel, de optimalisatie van de Brusselse ring en een gedifferentieerde kilometerheffing) niet konden meenemen. Waarschijnlijk zullen in de gemeenten Machelen, Zaventem en Kraainem bovenop het Vlaamse en Brusselse beleid bijkomende lokale maatregelen nodig zijn (zoals de invoering van een (U)LEZ) om de vooropgestelde doelstelling te halen.”</p> <p>Dit is vanzelfsprekend ontoereikend qua benadering. België moet immers reeds sinds 2015 de Europese normen behalen qua NO₂ jaargemiddelden, wat in schril contrast staat met deze passage, die aangeeft dat er eigenlijk nog steeds geen effectief plan in de maak is.</p>
	<p>Deze passage gaat niet over het halen van de jaargemiddelde NO₂-normen maar om het bereiken van de middellangetermijndoelstelling waarin wordt vooropgesteld dat in elke gemeente het aantal bewoners dat wordt blootgesteld aan een jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger dan 20 µg/m³ moet worden gehalveerd tegen 2030 t.o.v. 2016. Deze doelstelling is een streefwaarde die Vlaanderen zichzelf oplegt om de gezondheidsrisico's van luchtverontreiniging terug te dringen. De drempel van 20 µg/m³ bedraagt de helft van de wettelijke jaargemiddelde NO₂-norm (nl. 40 µg/m³) die tegen 2015 moest worden gehaald.</p>
99	<p>“Ook in 3 gemeenten die ten noordoosten liggen van een havengebied, nl. Bredene, Stabroek en Kapellen is het halen van de vooropgestelde middellangetermijndoelstelling onzeker. De concentratie aan NO₂ in de buurt van havens wordt in relevante mate beïnvloed door de uitstoot van de havenactiviteiten, waaronder scheepvaart en industrie. Wat betreft de scheepvaart zijn de exacte locatie en de impact van de uitstoot op de omgeving onzeker. Het is dus nodig om de impact op de luchtkwaliteit beter in kaart te brengen en de (internationale) evoluties inzake de inzet van walstroom en alternatieve brandstoffen goed op te volgen en in Vlaanderen het gebruik van minder vervuilende technologie en brandstoffen te stimuleren.”</p> <p>Ook dit is onaanvaardbaar, om telkens dezelfde reden: het behalen van de NO₂ grenswaarden is niet optioneel. Een luchtbeleidsplan dat deze grenswaarden niet haalt kan onmogelijk als wettelijk toereikend beschouwd worden.</p>
	<p>zie antwoord 98</p>
100	<p>Hoewel het impliciet volgt uit de tekst, moet hier om correct te zijn expliciet vermeld worden dat dit luchtkwaliteitsplan dus zijn doelen niet heeft gehaald. Daarnaast is de vermelding van de meetpunten misleidend om eerder aangehaalde redenen: men wist immers toen reeds dat deze meetpunten hoogstwaarschijnlijk niet de meest vervuilde punten waren, en dit in strijd met de EU-richtlijnen daaromtrent.</p>

	<p>De weergegeven tekst geeft voldoende duidelijk weer dat de EU normen nog niet gerespecteerd worden. Zie ook antwoord op vraag 78.</p>
101	<p><i>“Fijnstoffilters kunnen de blootstelling aan verkeersgerelateerde luchtvervuiling verminderen. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is wel een regelmatige vervanging van de filters en een goed onderhoud van het ventilatiesysteem. Bij slecht onderhoud of ontwerp van deze systemen, bestaat het risico dat de luchtkwaliteit in gebouwen slecht wordt. De combinatie van PM-filters en actief-koolstoffilters kan de geur en PM-concentraties als gevolg van houtrook verminderen. De hinder vermindert dan, maar de carcinogene PAK's verminderen echter niet significant.”</i></p> <p>De invoering van fijnstoffilters op Antwerpse scholen is om bovenvermelde redenen zonder meer problematisch te noemen. Omdat de stad Antwerpen zich niet engageert voor het onderhoud van deze toestellen, is er een reëel risico dat de netto gezondheidsimpact van dit soort toestellen negatief zal zijn. Er moet ook duidelijk opgemerkt worden dat dit soort toestellen geen enkele impact heeft op de NO₂ concentraties. Daarenboven daalt de effectiviteit van fijnstoffilters drastisch wanneer met open ramen verlucht wordt. Dat betekent dat deze aanpak vrijwel zeker een volledig, gesloten luchtverversingssysteem vereist. Dit overstijgt duidelijk de financiële draagkracht van vele stedelijke scholen. Daarom is de suggestie van fijnstoffilters op bijvoorbeeld scholen vaak tegen-indicatief. Het veroorzaakt meer problemen dan het oplost. Een doelgerichte aanpak van de kwaliteit van de buitenlucht is een stuk performanter en betrouwbaarder.</p>
	<p>Fijn stoffilters zijn inderdaad enkel nuttig bij een systeem D (met mechanische aan- en afvoer van lucht). Fijn stoffilters kunnen inderdaad geen NO₂ tegenhouden. De nieuwe ventilatiewetgeving verplicht ventilatievoorzieningen in nieuwe scholen of bij een grote renovatie van scholen. Bij de keuze voor een systeem D is filtering van fijn stof dan mogelijk (zie fiche over luchtfiltering bij scholen: https://www.lne.be/sites/default/files/atoms/files/Fiches_ventilatie_2017.pdf). De fiche is gebaseerd op een onderzoek naar de mogelijkheden van filtering bij scholen in een verkeersdrukke omgeving.</p> <p>Bij een ventilatiesysteem D is onderhoud en op tijd vervangen van de filters noodzakelijk om de goede werking van het systeem te waarborgen. Daar moet vanzelfsprekend dan ook voldoende budget voor voorzien worden. Aanpak van de bron is inderdaad ook belangrijk, maar in specifieke situaties kan het gebruik van luchtfilters de binnenluchtkwaliteit van scholen verbeteren.</p>
102	<p>Het plan geeft aan dat zelfs in 2030 de NO_x doelstellingen niet gehaald worden onder het “BAUmax” scenario. Gelet op de voorgeschiedenis van dit dossier is het uiteraard onverantwoord om een beleidsplan op te stellen waarin dit soort reële risico's voorkomt. Alle maatregelen moeten aangescherpt worden tot ook de BAUmax comfortabel onder de richtlijnen terechtkomt.</p>
	<p>Het BAUmax scenario is een scenario dat enkel uitgaat van reeds beslist beleid en geen rekening houdt met de geplande maatregelen die in het plan zijn opgenomen. In het beleidsscenario (zie figuur 35) is dat wel het geval en wordt dus met de geplande maatregelen gerekend en stellen we grotere marges vast ten opzichte van de NEC plafonds.</p>
103	<p>Figuur 18: Gemodelleerde jaargemiddelde NO₂-concentratie in 2030 volgens het scenario zonder bijkomend beleid zoals berekend met het AURORA-RIO-IFDMOSPM-model.</p>

	<p>Hoewel de figuur het niet duidelijk aangeeft, lijken er tot in 2030 overschrijdingen van de NO2 norm plaats te vinden in stedelijke omgevingen. Ook voor andere pollutanten zien we in stedelijke omgevingen zorgwekkende voorspelde waarden.</p>
	<p>Zie antwoord 78</p>
104	<p>Zoals reeds eerder aangegeven, zijn er nu reeds aanwijzingen dat ook de nieuwe EU testcyclus niet voldoende is om als voorspellend beschouwd te kunnen worden voor reële rijomstandigheden.</p>
	<p>Naast de nieuwe WLTP-cyclus, worden wat de emissies van NOx en fijnstof betreft, nieuwe voertuigmodellen tevens onderworpen aan een RDE-test. Dit zijn emissietesten van de voertuigen tijdens een gevalideerde rit op de openbare weg. We achten de RDE-testen en de nieuwe modaliteiten die in het kader hiervan worden geboden in de wetgeving cruciaal in de strijd tegen verhoogde voertuigemissies bij werkelijke rijomstandigheden. Daarom is in het luchtbeleidsplan voorzien in een grondige evaluatie van RDE.</p>
105	<p>“Binnen de verstedelijkte gebieden van Antwerpen en Gent hebben de duurzame modi een aandeel van minstens 50 %.” Hier moet minimaal verduidelijkt worden wat gerekend wordt als “verstedelijkte gebieden”. In binnenstedelijke gebieden moet deze modal split grondig aangescherpt en verduidelijkt worden tot verhoudingen die vergelijkbaar zijn met buitenlandse succesverhalen: 30/70 (niet-duurzame/duurzame modi).</p>
	<p>De opgenomen doelstelling is afgestemd op Toekomstverbond voor Antwerpen. Dit is uitgebreid naar Gent. Het gaat dus verder dan binnenstedelijke kernen. De Vlaamse rand rond Brussel zal hier nog aan toegevoegd worden zodat alle gebieden die in het ontwerp klimaatplan werden opgenomen ook in het luchtplan zijn opgenomen. ⇒ De modale verdeling onder het hoofdstuk transport is uitgebreid met de Vlaamse rand rond Brussel. [Paragraaf 5.2.1.E. onder ‘Doelstelling 1’]</p>
106	<p>Tabel 18 is opmerkelijk, omdat het suggereert dat er een integrale stop moet komen van diesel- en benzinevoertuigen op zéér korte termijn, om tegen 2030 nog een marktaandeel van 0% te kunnen hebben. Dit op zich zal nog niet voldoende zijn, er moet ook een duidelijk plan zijn voor het uit gebruik halen van dieselveertuigen. Ook voor bijvoorbeeld bussen dient opgemerkt te worden dat deze tabel in scherp contrast staat met de recente aankopen van dieselbussen door De Lijn. Deze bussen zullen met andere woorden niet voor hun volledige “lifecycle” ingezet kunnen worden.</p>
	<p>De tabel maakt een onderscheid tussen zuiver conventionele brandstoffen en hybride voertuigen. Het plan voorziet dus wel dat er nog inschrijvingen van nieuwe benzinevoertuigen mogelijk zijn als dit hybride voertuigen zijn (die efficiënter in verbruik zijn). De tabel bevat de marktaandelen bij nieuwe inschrijvingen. Dit betekent dus niet dat er in 2030 geen dieselveertuigen meer zullen rond rijden, wel dat er geen nieuwe diesels meer worden ingeschreven. Het is daarom belangrijk om de reële emissies van de diesels die nog zullen rondrijden aan te pakken (zie maatregelen onder deel E). Het beleid dat voorzien wordt om in bepaalde zones waar de luchtkwaliteit slecht is het gebruik van diesel- en bepaalde benzinevoertuigen te verminderen, staat vermeld onder ultralage emissiezones. Wat De Lijn betreft zullen vanaf 2019 enkel nog bussen met alternatieve aandrijving worden aangekocht. ⇒ Tussentijdse doelstelling voor De Lijn wordt opgenomen [Paragraaf 5.2.1.E. onder ‘Doelstelling 2’]</p>
107	<p>Doelstelling 4: Stadscentra zijn emissiearm tegen 2030. Er is een halvering van het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen in de stedelijke centra. Deze</p>

	<p>maatregel kan veel sneller uitgevoerd worden, door vrij eenvoudige lokale ingrepen zoals verhogingen van de parkeerkost, circulatieplannen en dergelijke. Omdat de impact van luchtvervuiling in steden zo hoog is en zo kort mogelijk moet worden gehouden, is de Vlaamse regering verplicht om de kortst mogelijk invoerdatum voor bijvoorbeeld autovrije stadskernen ook effectief in te voeren. Hierbij nogmaals de opmerking dat de einddatum voor de Europese grenswaarden reeds sinds 2015 overschreden is. Dit is voldoende aanleiding om versnelde en drastische maatregelen uit te voeren.</p>
	<p>De beslissing tot lokale ingrepen, zoals de verhoging van de parkeerkost, de invoering van een circulatieplan, ... behoort tot de lokale autonomie. De Vlaamse overheid kan de lokale overheden daartoe wel ondersteunen door maatregelen te nemen die aanleiding geven tot een vergroening van het wagenpark, door een kader voor ULEZ uit te werken, door het wagenpark van De Lijn te vergroenen.</p>
108	<p>Vanuit onze ambitie om de basisbereikbaarheid in Vlaanderen te garanderen is het belangrijk dat de netwerken over de nodige capaciteit beschikken om de voorziene groei te kunnen opvangen. Ze dienen bovendien ook voldoende betrouwbaar te zijn om tot kwalitatieve serviceniveaus te komen die nodig zijn voor het aanbieden van basisbereikbaarheid.</p> <p>Deze doelstelling is fundamenteel incompatibel met de andere doelstellingen. Een (onbeperkte) versterking van het - nu reeds volledig overgedimensioneerde - wegennet zal immers de benodigde modal shift alleen maar vertragen. Het zorgt zonder meer voor een ongewenst aanzuigeffect.</p> <p>Capaciteit kan en mag alleen afgestemd worden op de maximale vervoersstroom die dit luchtbeleidsplan toelaat en mag nooit uitgebreid worden louter omwille van vlotte verkeersstroming.</p> <p>Over het algemeen is deze sectie bijzonder vaag te noemen en kan men hieruit eigenlijk eender welk beleid extraheren qua aanpak van het wegennet, wat uiteraard niet de bedoeling kan zijn. Zelfs het uitbouwen van het snelwegennetwerk of het bijkomstig aanleggen van secundaire wegen zou verantwoord kunnen worden met deze tekst. Wat ook duidelijk ontbreekt is de noodzakelijke afbouw van het sterk overgedimensioneerde wegennet van Vlaanderen.</p>
	<p>zie antwoord 89</p>
109	<p>“De federale overheid is bevoegd voor een gedeelte van het verplaatsingsgedrag. Een belangrijk aspect hierin zijn de salariswagens. Het bezit van een salariswagen en de terugbetaling van de brandstofkosten leiden immers tot meer gereden kilometers. Een aanpassing van dit systeem is vanuit mobiliteits- en milieuoogpunt dan ook aangewezen. We volgen de ontwikkelingen op rond het mobiliteitsbudget en vragen een bijsturing indien nodig. We pleiten eveneens voor het fiscaal stimuleren van zachte mobiliteit, alsook het gebruik van andere vervoersmodi dan personenwagens (stappen, fietsen, openbaar vervoer).”</p> <p>Een onmiddellijke hervorming van de fiscaliteit van salariswagens is een maatregel die zonder enig verwijl kan toegepast worden. Omdat de doelstelling is om de illegale NO2 jaargemiddelden zo snel mogelijk terug te dringen, moet deze beschikbare maatregel dan ook genomen worden. Uitstel is ook hier geen optie.</p>
	<p>Aangezien dit een federale bevoegdheid is, kan hierover geen engagement genomen worden door de Vlaamse Regering. Gezien wel het belang erkent wordt is de actie ‘We stimuleren de federale overheid in haar beleid’ opgenomen in het plan. Concreet wordt dit bv meegenomen in de onderhandelingen met de federale overheid in het kader van het samenwerkingsakkoord NEC.</p>
110	<p>“We verminderen de impact van grote infrastructuren in en rond stedelijke gebieden”</p>

	<p>Hoewel de geplande uitbreiding van de Brusselse ring cursorisch wel vermeld wordt, ontbreekt de onmiskenbare conclusie: deze beleidsmaatregel wordt omwille van de onvermijdelijke en negatieve impact op de luchtvervuiling in en rond Brussel beter integraal geschrapd.</p> <p>Tevens dient opgemerkt te worden dat uit de project-MER studies van de Oosterweelverbinding duidelijk naar voren komt dat er netto zo goed als geen verbetering is van de luchtkwaliteit in en rond Antwerpen door deze werken. Voor elke plek waar de luchtkwaliteit verbetert, verslechtert de situatie immers op een andere locatie. Enkel maatregelen zoals modal shift of ontdieselijking blijken een significante impact te hebben op de luchtkwaliteit, maar dus niet de ingrepen op het wegennet. Dit zou vermeld moeten worden.</p>
	<p>Wat de Brusselse Ring betreft wordt verwezen naar het antwoord op vraag 87. Gezien het belang van dergelijke projecten vinden wij het belangrijk de actie te behouden. Dit wil niet zeggen dat er geen aandacht gaat naar modal shift en ontdieselijking. Integendeel, het plan bevat een reeks maatregelen die zullen inspelen op het aantal afgelegde kilometers over de weg en op de ontdieselijking. Het is dus een én-én verhaal, geen of verhaal.</p>
111	<p>We stimuleren het gebruik van lage- en ultralage-emissiezones in stedelijke gebieden Het wetgevend kader voor lage-emissiezones (LEZ) leidt tot het gewenste resultaat. De stad Antwerpen heeft een LEZ ingesteld vanaf 1 februari 2017 waardoor de NOx-emissies van het wegverkeer er in 2017 met 12 % zijn gedaald ten opzichte van 2016. Zoals gebleken is uit het CurieuzeNeuzen-onderzoek én reeds eerder kon afgeleid worden uit de meetresultaten, is dit volledig fout gebleken. De maximale daling in immisies bedraagt in de stedelijke omgeving slecht 6%, dus de helft van de (theoretische) berekening van VITO. Dit geeft aan dat Vlaanderen nog steeds met veel te optimistische scenario's beleid voert. Er moet grondig onderzoek gebeuren naar de grote discrepanties tussen de voorspelde emissiereducties en de effectief gemeten immisiewaarden.</p> <p>Deze passage moet volledig aangepast worden en duidelijk aangeven dat de resultaten van de LEZ niet overeenkomen met de verwachtingen.</p>
	<p>Deze passage is correct en moet niet worden aangepast. Er is immers een verschil tussen het reductiepercentage op vlak van emissies en immisies (= concentraties). De procentuele reducties die behaald worden op emissievlak zullen altijd hoger zijn dan de corresponderende procentuele reductie van de gemeten concentraties. De reden daarvoor is dat de gemeten concentraties voor ongeveer de helft beïnvloed worden door de emissies die in de ruime omgeving rond de LEZ worden uitgestoten. Dit is te zien op figuur 2 (p. 31). Op die figuur zie je dat de concentratie op een bepaalde plek is opgebouwd uit de achtergrondconcentratie (blauwe en groene lijn) en de lokale bijdrage van het verkeer dat op die plek rijdt (rode en gele lijnen). De achtergrondconcentratie is de concentratie die je zou meten als er geen verkeer meer zou rondrijden op die plek. Die concentratie aan vervuilende stoffen is dan afkomstig van bronnen in de (ruime) omgeving. Zelfs als er geen verkeer meer in een LEZ zou rondrijden en de emissies dus met 100 % zouden gereduceerd worden, dan nog zouden de concentraties niet nul zijn (en dus ook met 100 % gereduceerd zijn).</p>
112	<p>“De invoering van een LEZ blijkt (op basis van de huidige kennis) op korte termijn niet te volstaan om de NO₂- concentraties voldoende sterk te doen dalen. De huidige generatie nieuwe dieselwagens (anno 2018) waarvan het probleem van de hogere (dan de normen) reële NO_x-emissies nog niet is gereduceerd, zijn immers nog tot 1 september 2027 toegelaten in een LEZ. Om lokale overheden de mogelijkheid te geven om de lokale NO₂- concentraties sneller te doen dalen, werken we een wetgevend kader uit voor ultralage-emissiezones (ULEZ). Dit kader zal steden de</p>

	<p>mogelijkheid geven om op korte termijn wagens met verhoogde NO₂-emissies en op iets langere termijn alle voertuigen met een verbrandingsmotor te weren uit hun stadscentra en zo zero- emissiezones uit te rollen. Op die manier zoeken we ook aansluiting met de Klimaatvisie 2050 (in ontwerp), de Energievisie en de CPT-visie 2030 (in ontwerp). Die CPT-visie stelt voorop dat in 2030, respectievelijk 2035, minimaal 50 %, respectievelijk 100 %, van de aangekochte personenwagens zero-emissiewagens zijn.”</p> <p>Zonder een duidelijk tijds kader over de invoering van ULEZ wetgeving is deze passage niet ambitieus genoeg. Aangezien de ULEZ regelgeving vrijwel integraal kan overgenomen worden van bijvoorbeeld Londen én het daar reeds wordt toegepast, is het niet onredelijk om te stellen dat een ULEZ reeds in 2020 ingevoerd kan worden.</p>
	<p>De ULEZ-regeling in Londen is nog niet van toepassing en voldoet niet volledig aan de Vlaamse invulling van het begrip ultralage-emissiezone. De ULEZ in Londen stelt dat vanaf 2020 dieselwagens minimum aan euro 6 moeten voldoen en benzine wagens minimum aan euro 4. Deze criteria zijn weliswaar strenger dan de criteria die in een Vlaamse LEZ van toepassing zullen zijn vanaf 2020 maar laten euro 6 dieselwagens (die verhoogde NO_x-emissies hebben) wel nog toe. Onze bedoeling is om aan lokale overheden de mogelijkheid te bieden om ook deze wagens uit een bepaalde hotspotzone op korte termijn te weren. Een concrete invulling van wat mogelijk is en wat wordt verstaan onder “korte termijn” en onder “lange termijn” moet nog verder worden onderzocht. Hierbij zal o.a. de snelheid waarmee elektrische voertuigen en voertuigen op waterstof een significant deel gaan uitmaken van het Vlaamse wagenpark een doorslaggevende factor zijn.</p>
113	<p>“In 2016 is het Agentschap Wegen en Verkeer gestart met het uitvoeren van een actieplan om de doorstroming en de veiligheid op verkeerslichtengeregelde kruispunten te verhogen door de kruispunten uit te rusten met ‘slimmere’ verkeerslichten die dynamischer en flexibeler inspelen op de actuele verkeerssituatie op het betreffende kruispunt of door de lichtenregeling aan te passen en te optimaliseren. Door het dynamischer en flexibeler maken van de verkeerslichtenregelingen, wordt vermeden dat auto's nodeloos voor een rood licht staan en toch CO₂ en luchtverontreinigende emissies uitstoten. De komende jaren zetten we in op de implementatie van dit actieplan. Daarnaast investeren we in Antwerpen in een verkeerscomputer die de doorstroming op gecoördineerde verkeersassen optimaliseert. Dit project loopt nog tot 2022.”</p> <p>Deze maatregel is volledig tegenindicatief voor het aanmoedigen van alternatieve vervoersmiddelen zoals fietsen. Zij zullen immers disproportioneel veel negatieve gevolgen ondervinden van deze “groene golven”. Deze maatregel dient dan ook integraal herbekeken te worden in het licht van deze bevinding. Hoewel vermindering van luchtvervuiling hier op korte termijn wel het gevolg kan zijn, is het perfect mogelijk dat het ook autogebruik stimuleert en daardoor de modal-shiftdoelstellingen teniet doet.</p>
	<p>Zie antwoord op reactie 63. Deze actie moet in combinatie gelezen worden met de rest van het plan en de doelstelling om het aantal autokilometers te verminderen. ⇒ Dit is verduidelijkt in het plan [Paragraaf 5.2.2.E onder ‘We bouwen slimme verkeerslichten en groene golf verder uit’]</p>
114	<p>Hierbij dient opgemerkt te worden dat het actieve beleid van AWV, namelijk het verregaand verwijderen van bomen en groen in berm en bermen, compleet tegenindicatief is voor de reductie van luchtvervuiling en geluidsoverlast. Het luchtbeleidsplan dient dan ook een duidelijke aanbeveling te bevatten om deze praktijk stop te zetten.</p>
	<p>Het AWV voert een actief hakhoutbeheer uit voor de opgaande vegetatie van struiken en bomen in wegbermen. Het hakhoutbeheer lijkt op het eerste gezicht drastisch,</p>

	<p>maar na enkele maanden komen alweer nieuwe scheuten uit de stronken tevoorschijn. Zo ontstaat een verjonging van de beplanting in de berm en een rijker ecosysteem. Hakhoutbeheer zorgt daarenboven voor meer verkeersveiligheid. Alle informatie over het uitgevoerde hakhoutbeheer is terug te vinden op de website http://wegenverkeer.be/hakhoutbeheer</p> <p>De invloed van vegetatie in wegbermen op de luchtkwaliteit voor de omwonenden is beperkt tot verwaarloosbaar. Er kan een licht positief effect zijn omwille van de opstuwung van de verontreinigde lucht door de fysieke barrière die door de begroeide wegberm gevormd wordt. Echter, afhankelijk van de afstand van de bewoning tot de weg kan dat ook leiden tot licht verhoogde concentraties omdat de verontreinigde lucht weer neerslaat.</p> <p>Over het algemeen wordt de invloed van vegetatie op het geluidsklimaat overschat. Vegetatie is immers een slechte absorber van geluid. Om een extra geluidsreducerend effect (ongeveer 3 tot maximaal 5 dB(A)) te bekomen is een dicht bos van minstens 100 meter diepte naast de af te schermen weg noodzakelijk. Dit betekent een bos met een afwisseling van hoge en lage bomen en struiken en waardoor, op alle niveaus, slechts enkele meters ver kan worden gekeken. Enkel in dat geval wordt de maximale geluiddempende werking bereikt. Beplanting over een beperkte diepte houdt dus fysisch geen geluid tegen. Toch kan verkeersgeluid, wanneer men de bron aan het zicht onttrekt, minder indringend klinken (subjectieve waarneming) of kan het verkeersgeluid gemaskeerd worden door het ritselen van bladeren. Dit verlaagt het fysisch geluidsniveau echter niet. Het gecreëerde geluid wordt minder hinderlijk ervaren.</p>
115	<p>In het kader van de reductie van de impact van luchtvervuiling als gevolg van (huishoudelijke) houtverwarming ontbreken twee cruciale en haalbare maatregelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actieve opsporing van grote vervuilingbronnen van dit type, met name in stedelijke omgevingen. Vervuiling van dit type is immers niet lineair: bepaalde vormen van houtverbranding stoten factoren meer fijn stof uit dan andere. Er moet dan ook onderzocht worden of deze “piekbronnen” actief opgespoord en stilgelegd kunnen worden. • Ook in de regelgeving kunnen enkele maatregelen onmiddellijk ingevoerd worden. Bijvoorbeeld een absoluut verbod op open vuren in binnenstedelijke omgevingen. Met name evenementen die georganiseerd worden door overheden bevatten nog veel te vaak volstrekt onnodige en bijzonder vervuilende open vuren. Ook fenomenen zoals “kerstboomverbrandingen”, die eveneens een onredelijke vervuiling veroorzaken, kunnen decretaal beëindigd worden.
	<p>In de green deal huishoudelijke houtverwarming, die is goedgekeurd op maandag 22 oktober 2018, is een specifieke actie voorzien rond het verbeteren van de aanpak van hinderklachten (met name actie 1.3.5.). Daartoe zal een stappenplan uitgewerkt worden met concrete en technische handvaten voor overheden die hinderklachten moeten behandelen.</p> <p>In 2014 is aan VLAREM II een hoofdstuk 6.11 ‘Verbranding in open lucht’ toegevoegd. In dat hoofdstuk wordt een verbod op het verbranden in open lucht opgelegd, behoudens enkele specifieke uitzonderingssituaties. Zo bepaalt uitzondering 8° “het verbranden van droog brandbaar materiaal, met uitzondering van afvalstoffen, droog onbehandeld hout en onversierde kerstbomen in het kader van folkloristische evenementen. Die activiteit mag pas plaatsvinden als de gemeentelijke overheid schriftelijke toestemming heeft gegeven en de activiteit op een afstand van meer dan 100 meter van bewoning plaatsvindt”.</p>

	Gezien het erg sporadische karakter van dergelijke open vuren en het belang van het in ere houden van lokale tradities, lijkt de meerwaarde van de beperkte uitstootreducties die een algemeen verbod met zich mee zouden brengen niet op te wegen tegen de nadelen (teloor gaan van tradities). Lokale besturen kunnen zoeken naar manieren om lokale tradities in ere te houden met zo weinig impact op het leefmilieu.
116	Hierbij past de opmerking dat het erg jammer is dat milieuorganisaties nog steeds niet actief betrokken worden bij de opmaak van instrumenten zoals dit luchtbeleidsplan, ondanks herhaaldelijke vraag hiertoe. De werking rond bijvoorbeeld het Routeplan (i.k.v. het Toekomstverbond tussen overheden en burgerbewegingen, waaronder stRaten-generaal) heeft immers reeds voldoende bewezen dat een meer participatieve aanpak een stuk doeltreffender is bij het opsporen en uitwerken van verbeterpunten dan louter een openbaar onderzoek.
	Bij de totstandkoming van het plan werden met diverse stakeholders technische discussies gehouden. Het plan werd ter advies voorgelegd aan de SERV en de Minaraad. Er werd ook publieke consultatie gehouden om iedereen, ook de milieubewegingen, een kans te geven om vragen en bemerkingen te formuleren. De timing voor het opstellen van dit luchtbeleidsplan liet geen uitgebreidere participatie toe. Het luchtbeleidsplan bevat wel expliciet een passage rond participatie (5.6.1. F). Hierdoor zal een grotere betrokkenheid van de stakeholders bij de verdere uitrol van de maatregelen plaats vinden. Dit wordt ook verduidelijkt in de inleiding van hoofdstuk 5: <i>“Voor de concrete realisatie en implementatie van de acties in dit actieplan wordt blijvend ingezet op overleg met de stakeholders om het draagvlak en de concrete haalbaarheid te vergroten”</i> .
117	Nogmaals dient opgemerkt te worden dat BAUmax nog steeds gevaarlijk dicht aanschuurt bij de NEC doelstellingen. In het kader van dieselgate, de ondermaatse prestaties van de Antwerpse LEZ en dergelijke lijkt een flinke marge hier aangewezen.
	zie antwoord 102
118	<p>“Volgens de toekomstmodellering zal in het beleidsscenario (BEL) de bevolkingsgewogen gemiddelde PM_{2,5}-concentratie in 2030 significant (-1 µg/m³) zakken ten opzichte van het scenario waarin het bestaande beleid wordt verdergezet (BAU). Als we deze concentratiedaling vertalen naar het aantal vroegtijdige sterfgevallen door langdurige blootstelling aan PM_{2,5} dan betekent dit dat we door het uitvoeren van de Vlaamse maatregelen in dit plan ongeveer 300 vroegtijdige sterfgevallen kunnen vermijden. Deze voorspelde daling zorgt ervoor dat de middellangetermijndoelstelling in 2030 binnen handbereik ligt, als we geen rekening houden met de verwachte bevolkingsgroei en -veroudering. Houden we wel rekening met de bevolkingsprognoses, dan volstaat de voorspelde daling echter nog niet om het aantal vroegtijdige sterfgevallen door langdurige blootstelling aan PM_{2,5} in 2030 te halveren ten opzichte van 2005. Het is daarom noodzakelijk om de evolutie van de bevolkingsgewogen gemiddelde PM_{2,5}-concentratie in de toekomst goed op te volgen en om het beleid bij te sturen indien nodig. Toekomstmodelleringen gaan onvermijdelijk gepaard met een grote onzekerheid.”</p> <p>Dit kan onmogelijk volstaan als beleidsplan. Indien immers binnen het huidige beleidsplan niet wordt verwacht dat de doelstellingen gehaald worden, kan men niet anders dan de beleidsmaatregelen zo aan te scherpen tot dit wél zo is. Hierbij wijzen we nogmaals op de ontoereikendheid van eerdere luchtkwaliteitsplannen, wat er op wijst dat deze onzekerheden een stuk problematischer zijn dan ze op het eerste zich lijken.</p>

	De middellangetermijndoelstelling voor fijn stof is een streefwaarde in het luchtbeleidsplan en gaat verder dan de EU richtlijn. Zie ook antwoorden op vraag 82.
119	Hoewel de evolutie van de luchtvervuiling uiteraard positief is, ontbreekt er een cruciale parameter in het luchtbeleidsplan, namelijk het jaartal waarop de Vlaamse overheid verwacht dat de EU grenswaarden bereikt zullen zijn. 2030 is in die zin een onredelijk lange termijn, omdat tegen dan reeds 15 jaar verstreken zullen zijn na de ultieme deadline. In het hele rapport blijft volstrekt onduidelijk wanneer precies de EU-normen gehaald zullen worden en of dit de kortst mogelijke termijn is, zoals opgelegd door de Europese wetgeving. Er is bovendien geen enkele indicatie van welk maatregelen wanneer kunnen ingevoerd worden en/of versneld, zoals tevens logisch volgt uit de wetgeving terzake.
	Zie antwoord 78

Agoria

120	Meer aandacht voor diffuse bronnen: bijdrage van verkeer en gebouwen moet beter in kaart gebracht worden; bvb. aantal kachels in Vlaanderen;
	Het verfijnen van de emissie-inventarisatie van diffuse bronnen en de impact ervan op mens en milieu komt op verschillende plaatsen aan bod in het luchtplan. Zo zal verder onderzoek gebeuren naar diffuse VOS emissies, zal de emissie-inschatting van houtverbranding in het kader van de Green Deal verfijnd worden en werden grote inspanningen gedaan om de impact van verkeer op de luchtkwaliteit beter in kaart te brengen (o.a. via het RIO-IFMD-OSPM model). Verder worden een aantal specifieke lacunes onder punt 5.6.4 “we bouwen onze expertise verder uit” aangehaald.
121	Premieregeling houtkachels is een voorafname van analyse discussie Green Deal
	De ingevoerde premie was gericht op een versnelling van het buiten gebruik stellen van oude kachels en open haarden en een eerste signaal en stap om de problematiek van deze vervuilende toestellen, met een grote negatieve impact op de luchtkwaliteit en hinder, aan te pakken. De huidige premieregeling zal stopgezet worden. In uitvoering van de Green Deal zal ten gronde verder onderzocht worden welk systeem het meest geschikt is om de oude en vervuilende houtkachels en open haarden in Vlaanderen uit te faseren. Dit kan een systeem inhouden op basis van regelgeving en/of op basis van een nieuw premiesysteem of ander instrument waarin gestuurd wordt naar alternatieve verwarmingssystemen of zeer emissiearme en energiezuinige houtverwarmingssystemen. ⇒ [Actie B onder Paragraaf 5.5.2. werd herwerkt]
122	Voorzien premie zal niet het beoogde effect hebben. Agoria stelt in vraag of een bijkomende premie naast reeds bestaande premies wel een goede beleidsoptie is. Houtverbranding wordt gebruik voor sfeerverwarming, de premie richt zich op hoofdverwarming. Effect zal dus klein zijn. Wat wordt bedoeld met niet houtige hernieuwbare energie? Agoria stel voor om hoofdstuk over premie te schrappen en prioritair te behandelen in de Green deal. Vraag naar coherente signalen om marktverstoring te vermijden en vervangingsritme niet te vertragen
	Zie antwoord 121 Zie verder ook antwoord op vraag 121.
123	LEZ in steden: duidelijk en uniform regelgevend kader zodat voorwaarden in steden uniform zijn
	Er is al een duidelijk en uniform regelgevend kader. De toegangscriteria zijn in alle Vlaamse steden uniform. Gemeenten kunnen wel beslissen om bepaalde niet-

	<p>toegelaten voertuigen toch tijdelijk toe te laten tegen betaling. Antwerpen laat bv. niet-toegelaten voertuigen max. 8 dagen per jaar binnen met een dagpas tegen betaling van 35 euro/dag. Op die manier wil de stad mensen die slechts sporadisch naar Antwerpen komen met de wagen de mogelijkheid geven om dit enkele keren per jaar te doen zonder dat ze hun wagen daartoe moeten vervangen of een boete moeten betalen. Deze werkwijze zal ook door de stad Gent worden toegepast.</p> <p>Er is wel een verschil tussen de criteria die in een Vlaamse LEZ wordt gehanteerd en de criteria die in de LEZ van het Brusselse hoofdstedelijke gewest wordt gehanteerd. Dit is de bevoegdheid van de gewesten (zie antwoord 2).</p>
124	<p>Belangrijke investeringen aan de infrastructuur voor het spoor- en waterwegennet zijn noodzakelijk.</p> <p>Eén van de doelstellingen van dit plan bestaat erin om 6,3 tonkilometer van vrachtverkeer naar binnenvaart en spoor te verschuiven. Onder punt B van hoofdstuk 5.2.2 wordt uiteengezet hoe spoor-en binnenvaart verder zal uitgebouwd worden.</p>
125	<p>Voor het bereiken van een multimodaal en synchro-modaal mobiliteitssysteem, waar vlot kan geschakeld worden van de ene modi op de andere, dient men in te zetten op open data, het delen van real-time gegevens van verschillende stakeholders. Er is hierbij een rol voor de regionale overheid weggelegd om een open platform</p> <p>Deze opmerking is correct. Het is echter niet de rol van het luchtbeleidsplan om een volledig Mobiliteitsplan te bevatten. Enkel die maatregelen die een wezenlijke impact hebben op de doelstellingen rond kilometers en park worden in het luchtplan opgenomen. De aangehaalde aspecten verdienen wel een plaats in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.</p>
126	<p>Investeringen in slimme infrastructuur en intelligente transportsystemen zijn noodzakelijk.</p> <p>Zie antwoord op vraag 124</p>
127	<p>Het bezit van een “salariswagen” wordt gezien als een oorzaak voor meer gereden kilometers. Agoria pleit in deze voor het gebruik van het systeem van bedrijfswagens voor een versnelde vergroening van het wagenpark.</p> <p>Dat het bezit van een “salariswagen” leidt tot meer gereden kilometers werd in studies aangetoond. Het systeem van bedrijfswagens leidt vooralsnog, ondanks hun korte levensduur, niet tot een versnelde vergroening van het wagenpark. Het is correct dat de gemiddelde samenstelling van het bedrijfswagenpark milieuvriendelijker is dan de gemiddelde samenstelling van het park wagens dat geen bedrijfswagen is. Dit komt omdat het bedrijfswagenpark jonger is dan het totale park. Het is echter niet correct dat een nieuwe bedrijfswagen milieuvriendelijker is dan een nieuwe wagen aangekocht door een particulier. Bedrijfswagens zijn nog steeds grotendeels diesels en zijn over het algemeen ook groter dan de gemiddelde andere wagen. Als men naar de globale milieuvriendelijkheid kijkt dan blijkt de gemiddelde ecoscore van een wagen in bezit van een bedrijf lager te zijn dan de gemiddelde ecoscore van een wagen in bezit van particulieren (bron: www.ecoscore.be). Er kan daarom niet zomaar gesteld worden dat het gebruik van het systeem van bedrijfswagens voor een versnelde vergroening van het wagenpark zorgt. Het systeem kan wel gebruikt worden om te versnellen (bv verplichting gebruik elektrische voertuigen vanaf bepaalde datum). Dit zal deel uitmaken van het overleg met de federale overheid rond salariswagens.</p>
128	<p>Het huidige beleid viseert vandaag sterk de dieselauto en resulteert momenteel in een toename van het aantal benzine wagens. Deze evolutie staat haaks op de klimaatdoelstellingen daar het verbruik en CO2 uitstoot van benzine voertuigen hoger liggen.</p>

	<p>Het beleid viseert sterk de dieselauto omdat deze een belangrijke bijdrage heeft aan de luchtverontreiniging. De aanpak van dieselemissies biedt dan ook zonder twijfel een oplossing voor de luchtverontreiniging.</p> <p>Deze aanpak doet geen afbreuk aan het klimaatbeleid. Hiervoor zijn andere maatregelen nodig zoals een vermindering van het aantal kilometer over de weg, downsizing en een transitie naar hybride benzine- en zero-emissievoertuigen (zie klimaatplan).</p> <p>⇒ In het plan wordt verduidelijkt dat de aanpak van diesels nodig is om de luchtverontreiniging aan te pakken en dit geen afbreuk doet aan het klimaatbeleid. [Paragraaf 5.2.1.A]</p>
129	De uitrol van de bijhorende laadinfrastructuur dient maximaal ondersteund te worden.
	De Vlaamse overheid ondersteunt deze uitrol nu al; vandaar dat er momenteel al bijna 2500 publieke laadpunten en bijna 50 locaties met publieke snelladers operationeel zijn. Door het BENEFIC-project, dat we met Europees geld coördineren zal het aantal snelladers de komende jaren verder sterk oplopen. Laadinfrastructuur blijft dan ook één van de pijlers, ook in het toekomstig CPT-beleid (cf. Ontwerp Klimaatplan)
130	De aankoopprijs (investeringskost) van volledig elektrische bussen nog een bottleneck waarvoor er financiële stimulansen zouden moeten beschikbaar komen.
	Dat is gekend en meteen ook de reden dat er bij de laatste begrotingsbesprekingen in september 2018 extra geld is vrijgemaakt voor de aankoop van elektrische bussen door de Lijn.

Klimaatopa's en – oma's

131	<p>Het luchtkwaliteitsplan verandert weinig op korte termijn. Meer gedurfde voorstellen worden doorgeschoven naar volgende regeringen. Helemaal onaanvaardbaar is dat de minister zegt er tegen 2050 naar te streven om de normen van de wereld gezondheidsorganisatie te halen. Ook onze achterkleinkinderen zullen dus opgroeien in vervuilde lucht.</p>
	Zie antwoorden 26 en 78
132	<p>Vuile lucht trekt zich niets aan van grenzen. Vlaanderen heeft zich de voorbije decennia geprofileerd als logistiek centrum (doorvoerregio) en zo veel extra vervuilend verkeer en industrie aangetrokken. Propere lucht vraagt dan ook gedurfde maatregelen voor gans de regio, liefst nog in samenspraak met de ons omringende landen. We vinden het dan ook getuigen van groot cynisme als we lezen dat heel wat verantwoordelijkheid wordt doorgeschoven naar de gemeenten. Die krijgen voortaan meer mogelijkheid om lage emissiezones in te voeren.</p>
	<p>Een belangrijk deel van de luchtverontreiniging is inderdaad afkomstig van regionale of zelfs Europese bronnen. Hiervoor wordt ook generiek beleid voorzien zowel Europees (via de NEC emissieplafonds) als in Vlaanderen. Het toepassingsgebied van de acties voor transport is telkens aangegeven in de overzichten van de voorziene acties: telkens wordt "generiek" of "lokaal" vermeld. De maatregelen voor industrie, landbouw en huishoudens zijn sowieso generiek.</p> <p>Uit figuur 2 wordt echter duidelijk dat de lokale impact zeer goot kan zijn: een zeer duidelijk voorbeeld daarvan is de NO₂ problematiek in de street-canyons in steden waarbij de lokale stedelijke emissie gecombineerd met de emissies in de straat zelf voor het overgrote deel van de luchtverontreiniging zorgt. Hierdoor is een belangrijke rol weggelegd voor de lokale overheden om deze knelpunten op te lossen.</p>

133	Al jaren is iedereen het eens: de slimme kilometerheffing zal de vervuilende verkeersstroom minstens een beetje laten opdrogen. Ook hier worden geen knopen doorgehakt. Er komt nog maar eens een nieuwe diepgravende studie, de invoering verschuift naar ten vroegste 2024 of 2025.
	zie antwoord 12
134	Ook die andere grote vervuiler, de landbouw (fijn stof – stikstofoxide – ammoniak) blijft onder de radar in dit plan. Zo is het duidelijk dat de uitstoot van ammoniak enkel kan, als de veestapel wordt ingeperkt. Het plan zwijgt hierover.
	Het terugdringen van de veestapel leidt enerzijds tot diverse milieu-effecten, maar anderzijds ook tot belangrijke socio-economische effecten. Om effectief te zijn, moeten garanties voorzien worden dat landbouwers die hun veestapel afbouwen nadien hun activiteit niet weer opbouwen of overdragen aan een andere landbouwer. Uit analyses specifiek voor het thema lucht is gebleken dat een warme sanering van de veestapel geen kosteneffectieve maatregel is. Daarom is dit niet als specifieke maatregel weerhouden in het ontwerp Vlaams luchtbeleidsplan. Een afbouw van de veestapel moet immers in zijn globale context (diverse omgevingsthema's en socio-economisch) bestudeerd en besproken worden. Wel zijn in het plan in het hoofdstuk 5.4 diverse andere NH₃-emissiereducerende maatregelen ten aanzien van de landbouw voorzien. Het gaat over efficiëntere en performantere luchtwassers, verdergaande emissiearme aanwending van mest en het beter beheersen van de NH₃-uitstoot uit kunstmest.
135	Wij vragen de minister een nieuw plan uit te werken, een plan dat vanaf vandaag (en niet vanaf 2050) de normen van de Wereld gezondheidsorganisatie als uitgangspunt neemt.
	zie antwoord 12

ODE

136	Hout kan en moet een belangrijke bron blijven voor hernieuwbare warmte, maar enkel met kwalitatieve automatische toestellen die werken met kwalitatieve brandstoffen, of via centrale opwekking gekoppeld aan een warmtenet.
	Automatische toestellen scoren inderdaad beter op vlak van emissies dan niet-automatische toestellen en verdienen vanuit dit opzicht bij voorkeur ingezet te worden. We leven echter in een ééngemaakte Europese markt die open staat voor producten die voldoen aan de Europese regels. Vanaf 2020/2022 treden de nieuwe emissievereisten van Ecodesign verordeningen voor kachels en ketels in werking (product-vereisten). Niet-automatische toestellen die voldoen aan deze nieuwe Europese regels kunnen binnen de EU niet zomaar verboden worden.
137	De vervangingsratio van 1,5% à 2,5% is echter veel te laag. In het beste geval duurt het 40 jaar voor alle toestellen vervangen zijn. Dit is onaanvaardbaar lang. Wij stellen voor deze periode te verkorten tot 10 jaar.
	Met de Green Deal huishoudelijke houtverwarming wordt een emissiereductie beoogd van minstens 50% tegen 2030. Dit houdt minstens een verdubbeling in van wat verkregen zou worden in een BAU (Business As Usual) scenario op basis van een autonome jaarlijkse vervanging van de oude stooktoestellen van ca. 1.5 à 2.5 %. Een reductie van 50% betekent dus een versnelde uitfasering/vervanging van de oude stooktoestellen t.o.v. de autonome vervangingsratio.
138	De looptijd van de Green Deal is vier jaar. Dit is eigenlijk lang om te wachten op concrete visie, resultaten en acties. Het is alleszins in tegenspraak met de urgentie om de gezondheidsimpact te verminderen.

	De focus van de Green Deal op korte termijn ligt op de uitfasering van de oude en vervuilende toestellen en het beter gebruik. Met de uitvoering hiervan hoeft geen 4 jaar gewacht te worden. Bij de start van de Green Deal zal hieraan prioriteit gegeven worden.
139	De visie van het BE-p is om enkel kwalitatieve automatische toestellen bij de vervanging toe te laten zodat de mogelijke impact van de gebruiker minimaal is. zie antwoord 136
140	Het is niet meer van deze tijd om nog premies te geven voor verwarming op een fossiele brandstof. Niet alleen stelt het Energiepact voorop dat op termijn fossiele verwarming moet verdwijnen in België. De kostprijs van aardgasverwarming is bovendien dermate laag dat een premie volkomen overbodig is. We zijn al lang voorbij de tijd dat condenserende aardgasboilers promotie en steun nodig hadden. BE-p verzet zich dan ook krachtig tegen de notie dat aardgasverwarming in aanmerking zou komen van de hier aangekondigde premie. Zie antwoord 121
141	Het 'uitsluiten' van hout door de vermelding 'niet-houtige hernieuwbare' zorgt dan weer dat ook 'kwalitatieve automatische toestellen' die genormeerd zijn onder de EU ECODESIGN richtlijn niet in aanmerking kunnen komen. Deze toestellen zijn heel performant en de uitstoot bij de nieuwe modellen reduceert nog steeds. Het is dus logisch om een efficiënte pelletboiler of -ketel ook op te nemen om in aanmerking te komen voor de premie. Voor nieuwe pelletboilers of -ketels kan reeds een premie aangevraagd worden in kader van de renovatiepremie: zie https://www.vlaanderen.be/nl/bouwen-wonen-en-energie/bouwen-en-verbouwen/overkoepelende-renovatiepremie In uitvoering van de Green Deal zal ten gronde verder onderzocht worden welk systeem het meest geschikt is om de oude en vervuilende houtkachels en open haarden in Vlaanderen uit te faseren. Dit kan een systeem inhouden op basis van regelgeving en/of op basis van een nieuw premiesysteem of ander instrument waarin gestuurd wordt naar alternatieve verwarmingssystemen of zeer emissiearme en energiezuinige houtverwarmingssystemen
142	Het ODE BE-p pleit ook voor het opnemen van een structureler onderhoud van de kachels en ketels. In lijn met de bestaande verplichting van het reinigen en afstellen van de verwarmingstoestellen is een jaarlijkse schoorsteenreiniging en afstelling aan te bevelen. Dit zal onderzocht worden in het kader van de uitvoering van actie 1.3.1 van de Green Deal huishoudelijke houtverwarming (actie 1.3.1: voorwaarden inzake goede dimensionering en correcte installatie en onderhoud van stooktoestel en rookgaskanaal).
143	Pagina 28§4: wat wordt bedoeld met schatting en op wat is het gebaseerd – dit wordt hier niet toegelicht. Zo ook de bijdrage van het buitenland – deze zou enkel bestaan uit nitraten enz. terwijl reeds via satelliet-foto's aangetoond is dat ook andere fijnstofsoorten migreren bijvoorbeeld zoals branden vorig jaar in US met stofexport tot in EU De schattingen inzake import en export van fijn stof zijn gebaseerd op modelleringen van VITO; het betreft jaargemiddelde cijfers. De referentie (VITO-modellering in opdracht van het toenmalige departement LNE) is reeds opgenomen in voetnoot 6. Er wordt niet gesteld dat de buitenlandse bijdrage 'enkel' bestaat uit ammonium-nitraten en -sulfaten, maar wel 'hoofdzakelijk'.

	Het klopt dat accidentele situaties kunnen leiden tot transport van stof over erg lange afstand, zie bv. ook het neervallen Saharazand. Op jaargemiddeld niveau zijn deze bronnen echter te verwaarlozen.
--	---

Kachelgebruikers

144	<p>Er werden in totaal 260 opmerkingen ontvangen van kachelgebruikers. Het ging steeds om dezelfde opmerking betreffende volgende passage in het plan: <i>“Een premiereregeling (financiële aanmoediging) om de oudere en meest vervuilende houtverwarmingssystemen versneld buiten gebruik te stellen is één van de maatregelen die hierbij kan helpen. De buitengebruikstelling van de oude en vervuilende houtkachels en open haarden zal resulteren in een daling van de emissies. Deze houtkachel of open haard moet vervangen worden door een verwarmingstoestel op een minder verontreinigende brandstof (als aardgas, niet-houtige hernieuwbare energie, zonnewarmte, restwarmte, ...).”</i></p> <p>De keuze die ik heb als consument als ik gebruik maak van de vervangingspremie wordt door jullie aangegeven als volgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Omschakeling van hernieuwbare energie (hout) naar aardgas (niet hernieuwbaar) is voor de luchtkwaliteit een verbetering, maar zeker niet voor de CO2-uitstoot. Aardgas is fossiel en, zoals u weet, geen goeie zaak voor de klimaatopwarming. <input checked="" type="checkbox"/> Mijn voorstel is om de hernieuwbare brandstof biomassa te behouden als alternatief. 2. Een kachel op zonnewarmte is me onbekend. Mocht dergelijke kachel bestaan, dan zou die ook alleen maar verwarmen als er voldoende zon is maar dan is er wellicht ook geen verwarming nodig? <input checked="" type="checkbox"/> Mijn voorstel is dan ook om dit “alternatief” te verwijderen. 3. Een kachel op restwarmte is me ook onbekend. Mijn woning heeft zelfs geen toegang tot restwarmte, laat staan dat er een kachel zou bestaan op restwarmte. <input checked="" type="checkbox"/> Mijn voorstel is dan ook om dit “alternatief” te verwijderen. 4. Niet-houtige hernieuwbare energie is me niet bekend en ik vermoed dan ook dat dit een ofwel een tyfout is ofwel ontbrekende kennis. <input checked="" type="checkbox"/> Mijn voorstel is om niet-houtige hernieuwbare energie te vervangen naar Biomassa ofwel naar hout en gecertificeerde pellets.
	<p>De geciteerde passage werd geschrapt. In plaats van de invoering van een premie wordt in het plan gesteld dat naar een geschikt systeem zal gezocht worden voor de uitfasering van oude, vervuilende kachels op basis van technisch onderzoek dat momenteel in het kader van de Green Deal loopt. Zie ook antwoord 121.</p>

Kachelverkopers

145	<p>Er werden in totaal 107 opmerkingen ontvangen van winkels die houtkachels verkopen. Het ging steeds om dezelfde opmerkingen. Naast de opmerkingen die reeds behandeld werden onder vraag 144, werd ook verwezen naar recent Nederlands onderzoek (Kennisdokument Houtstook Nederland, Procédé Biomass BV en Buro Blauw BV, 2018) waarin wordt gesteld dat subsidiëring van vervanging van oude door nieuwe kachels een serieuze reductie van de fijn stof uitstoot kan realiseren. Verder wordt gewezen op het feit dat biomassa rol kan spelen in opvangen van piekvraag naar elektriciteit en dat in verschillende landen</p>
-----	--

	(Nederland, Duitsland, Frankrijk en Oostenrijk) ondersteuningsmechanismen voor biomassa-verwarming van kracht zijn.
	In uitvoering van de Green Deal zal ten gronde verder onderzocht worden welk systeem het meest geschikt is om de oude en vervuilende houtkachels en open haarden in Vlaanderen uit te faseren. Dit kan een systeem inhouden op basis van regelgeving en/of op basis van een nieuw premiesysteem of ander instrument waarin gestuurd wordt naar alternatieve verwarmingssystemen of zeer emissiearme en energiezuinige houtverwarmingssystemen. De hoofdoelstelling van de Green Deal is de uitstoot van fijn stof met minstens 50% te reduceren tegen 2030. De uitfasering/vervanging van de oude en vervuilende toestellen zal hiertoe de grootste bijdrage moeten leveren. Tegelijkertijd zal moeten ingezet worden op betere plaatsing, gebruik en onderhoud van de installatie. Verder zal in uitvoering van de Green Deal een visie ontwikkeld worden waarin zal gekeken worden naar de toekomstige rol van houtstook in huishoudelijke verwarming (passend binnen o.a. klimaat- en energiebeleid, renovatiepact)

Individuele burgers

146	<p>Specifiek naar uw luchtbeleidsplan zouden volgende acties de installatie en potentiële vervuiling door houtvuurinstallaties dan ook verder kunnen beperken :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nieuwbouw : verplicht specifiek onderdeel aanvraag bouwvergunning met specifiek toezicht op de vooropgestelde installatie zelf, lokalisatie van de schouw / schouwmond / potentiële hinder afvoer van de uitstoot - bestaande woning : idem : via de verplichte aanplakking zouden buurtbewoners op voorhand kennis kunnen nemen van de te verwachten potentiële hinder en bovendien zou er een soort garantie moeten worden opgenomen dat indien de installatie te veel hinder veroorzaakt deze niet langer gebruikt / verwijderd moet worden - dringende finalisering van een ontwerp code Departement Omgeving "Code goede praktijk - Voorkomen en beheersen van milieuhinder van kleinschalige lucht- en dampafvoersystemen" : https://www.lne.be/lucht-en-dampafvoer - specifiek verstrengen van de van toepassing zijnde richtlijnen en normen (bv. NBN B 61-002) voor houtvuurinstallaties en de bovenvermelde ontwerp code; desgevallend specifieke wetgeving gebaseerd op de richtlijnen, codes en normen zodat er een afdoende rechtsbasis wordt gecreëerd voor alle betrokkenen en als basis voor opvolging / controle en jurisprudentie - verbod op installatie door doe-het-zelvers die lak hebben aan het opvolgen van de normen en richtlijnen - het effectief machtigen van de plaatselijke besturen voor klachten van hinder zoals het luchtbeleidsplan blijkbaar reeds voorziet.
	Deze topics komen allemaal aan bod in de Green Deal houtverbranding
147	<p>a. Bromfietsen en brommers: nog erg veel 2-tacters, met stank en vuile lucht, die blijft hangen. Als fietser mag ik dat dagelijks ervaren. Hiervoor worden geen maatregelen voorzien.</p> <p>b. Meer fietsgebruik: kruising van wegen: tunnels, liefst meer zoals in Nederland en Denemarken. Weinig fietsbruggen daar, behalve over water. Tunnels zijn minder diep dan bruggen hoog moeten zijn, dus aantrekkelijker bij gebruik.</p> <p>c. Autogebruik echt ontmoedigen. Zelfs dorpen hier zoals Ertvelde en Sleidinge: de wegen in de kern zijn nog soms moeilijk over te steken, en dan die snelheden: luchtbevuiling en lawaai. Die kern. wegen zijn niet meer aantrekkelijk om wonen.</p>

	<p>d. Recent sterk toenemend: pakjes-koerierdiensten, gehaaste mensen die minipakketjes komen afleveren, bijna gratis, wel extra luchtvervuiling. Die vervuiling opnemen in de prijs.</p> <p>e. Toenemend aantal SUV, om psychologische en fiscale redenen aantrekkelijk maar meer vuile lucht t.o.v. klassieke wagen.</p>
	<p>Wat betreft opmerking a. verwijzen we naar antwoord 52 waarin we stellen dat we scooters en brommers wensen mee te nemen in het toepassingsgebied van lage emissiezones</p> <p>Wat betreft b, c, d en e: deze bezorgdheden zitten vervat in het hoofdstuk 5.2 van het actieplan van het luchtplan. Zo willen we meer inzetten op het gebruik van de fiets en ontraden van wegverkeer. Aanvullend kan lokaal beleid, hetgeen buiten de scope van dit plan valt, een belangrijke rol spelen. Dit zal worden meegenomen binnen de vervoerregio's. De aanpak van vervuilende voertuigen zit vervat in de fiscaliteit.</p>