

Federale Raad voor duurzame ontwikkeling (FRDO)

Advies over de federale bijdrage tot de strijd tegen luchtvervuiling (2009-2012)

- op vraag van de minister van Klimaat en Energie, de heer Magnette, in een brief van 28 oktober 2008
- Voorbereid door de werkgroepen *productnormen en energie en klimaat*
- goedgekeurd door de algemene vergadering van 5 februari 2009 (zie bijlage 1)
- de originele taal van dit advies is het Frans.

Samenvatting

- [a] Overeenkomstig de wet van 13 februari 2006 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's en de inspraak van het publiek bij de uitwerking van de plannen en programma's in verband met het milieu, heeft minister Magnette een adviesaanvraag ingediend bij de FRDO over een voorontwerp van actieplan met als titel "*Federale bijdrage tot de strijd tegen luchtvervuiling*".
- [b] De FRDO steunt het initiatief van het plan ter bestrijding van luchtvervuiling en stelt het op prijs dat dit plan ook de binnenluchtvervuiling aankaart in het kader van de federale bevoegdheden.
- [c] De FRDO is van mening dat een betere integratie en coördinatie van het federale en gewestelijke beleid van het grootste belang is om een grotere efficiëntie van de overheidsacties te garanderen. De gewestelijke en federale bevoegdheden vullen elkaar aan en zijn van elkaar afhankelijk, zoals bijvoorbeeld het geval is voor het beheer van vervuilingsspieken of binnenluchtvervuiling. De FRDO verzoekt de federale minister die bevoegd is voor het milieu om hieromtrent het initiatief te nemen.
- [d] De FRDO looft de inspanningen die in dit plan geleverd zijn om op federaal niveau een betere integratie te verzekeren tussen de verschillende problemen inzake de luchtkwaliteit. Om deze integratie te optimaliseren, acht de FRDO een coördinatie noodzakelijk tussen de verschillende departementen waaronder luchtkwaliteit ressorteert: energie, transport, gezondheid, fiscaliteit. De FRDO verzoekt de federale minister die bevoegd is voor milieu om dit proces op gang te brengen.
- [e] Bovendien zou de FRDO willen dat wanneer het REACH regime van toepassing is in het kader van de acties in dit plan, dit regime zou worden geïntegreerd en in rekening worden gebracht in de betrokken acties.
- [f] De FRDO is van mening dat de strijd tegen de luchtvervuiling moet gebeuren in het kader van duurzame ontwikkeling. Dat houdt het volgende in: een verbetering op vlak van de volksgezondheid (inclusief dat van de arbeiders), een beperking van de impact op het milieu, de ontwikkeling van kwaliteitsvolle werkgelegenheid en het versterken van de concurrentiepositie van onze ondernemingen.
- [g] De FRDO is van mening dat de impact van de luchtvervuiling op de gezondheid aanzienlijk moet worden verminderd. Deze impact meten is evenwel moeilijk wegens een gebrek aan gegevens. De FRDO vraagt bijgevolg dat de regering blijvend bijdraagt tot de financiering van onderzoeksprogramma's om de impact van de verschillende vormen van luchtvervuiling (zowel binnen als buiten), meer bepaald op de gezondheid, beter te leren kennen.



- [h] De FRDO is van mening dat de Staat het juiste kader moet scheppen zodat zich in België topbedrijven zouden kunnen ontwikkelen die innoverende producten die minder vervuilen maken en zodat er voor deze producten ook een markt wordt gecreëerd (met name door overheidsaankopen). De federale overheid moet er immers op toezien dat de Belgische markt en de Belgische ondernemingen voorbereid worden om te kunnen beantwoorden aan toekomstige Europese eisen die veel strenger zullen zijn.
- [i] Aangezien luchtvervuiling geen grenzen kent, is de FRDO van mening dat er gezamenlijke acties moeten worden ondernomen met de buurlanden (Frankrijk, Duitsland, Nederland) bij het naleven van de Europese verbintenissen.
- [j] Meer bepaald wat betreft de vervuiling door het transport, is de FRDO van mening dat er bij de steun voor voertuigen met een verminderde CO₂-uitstoot rekening moet worden gehouden met de vervuiling door de uitstoot van fijn stof en NO_x. De FRDO meent dat het nodig is de aankoop van voertuigen die beantwoorden aan de Euro 5-norm te stimuleren. De FRDO herinnert er ook aan dat de Europese Unie van mening is dat de accijnzen op benzine en diesel gelijk geschakeld zouden moeten worden.
- [k] Wat betreft de vervuiling door de warmte- en elektriciteitsproductie wil de FRDO benadrukken dat het vastgelegde energiebeleid om de energieveiligheid te verbeteren en klimaatveranderingen te voorkomen, gevolgen zal hebben op de luchtvervuiling, meer bepaald omdat men steeds meer zijn toevlucht zal nemen tot biomassa en aardgas.
- [l] Wat betreft de binnenluchtvervuiling steunt de FRDO de voorziene acties inzake bouwmaterialen en alle producten die formaldehyde bevatten. De FRDO stelt vast dat het Europese kader op het gebied van de bouwmaterialen een aanzienlijke bewegingsruimte toekent aan de Lidstaten, waarvan Duitsland en Finland reeds gebruik maken. De FRDO beveelt België bijgevolg aan gebruik te maken van deze mogelijkheden. Een doeltreffende beleidsactie die de omstandigheden kan creëren voor een markt van minder vervuilende nieuwe producten houdt in dat de verschillende overheden nauw met elkaar samenwerken.

1. Context

- [1] Zoals het Plan er ons nogmaals op wijst, vormt de vervuiling van de buiten- en binnenlucht vandaag een van de meest verontrustende beschadigingen van het milieu en de gezondheid. Vooral, *“de problematiek gezondheid/milieu staat de laatste jaren dan ook bovenaan de economische en sociale agenda, en dat zowel op internationaal als nationaal niveau. Het probleem brengt immers steeds meer kosten met zich mee door de vermindering van de levenskwaliteit en zelfs van de levensduur, en van de productiviteit op de werkvloer”*.
- [2] Voor de buitenlucht bepaalt de Europese richtlijn inzake de nationale emissieplafonds¹ (NEP of NEC in het Engels) eveneens doelstellingen voor de vermindering van de uitstoot van SO₂, NO_x, COV, NH₃ tegen 2010². De nieuwe *“Richtlijn betreffende de luchtkwaliteit”*³ 2008/50/CE definieert een algemeen kader ter bescherming van de luchtkwaliteit, legt de methodes vast om vervuilende stoffen te meten, legt informatie- en alarmprocedures vast en geeft een nauwkeurige opsomming van de grenswaarden van de concentraties (in µg/m³ of mg/m³) tegen 2010 voor ozon, SO₂, NO_x, lood, benzeen, CO, PM10-stofdeeltjes, evenals doelstellingen voor de vermindering van de

¹ Richtlijn 2001/81/CE die de nationale emissieplafonds vastlegt (NEC – National Emissions Ceilings).

² Bij het verbrandingsproces voor het transport en de verwarming komen stikstofdioxide en deeltjes van zwaveloxiden vrij, bij de aanmaak en het gebruik van verven, detergents en cosmetica producten komen vluchtige organische stoffen (VOS) vrij.

³ Richtlijn 2008/50/CE van het Europees Parlement en van de Raad van 21 mei 2008 betreffende de kwaliteit van de omgevingslucht en schonere lucht voor Europa

concentraties aan PM_{2,5} tegen 2010, 2015 en 2020. Ondanks de geboekte vooruitgang zal België deze doelstellingen niet halen, voornamelijk niet wat betreft NO_x en fijnstofdeeltjes.

- [3] De Europese thematische strategie “Schonere lucht voor Europa” (*CAFE, Clean Air for Europe*) wil een strategie ter bestrijding van luchtvervuiling uitwerken die meer geïntegreerd is en op langere termijn gepland. De doelstellingen tegen 2020 zouden in dit kader moeten worden gedefinieerd.
- [4] Voor de binnenluchtqualiteit bestaan er op Europees niveau geen geharmoniseerde criteria. Dit zet de Lidstaten ertoe aan hun eigen criteria vast te leggen. Bovendien – en het plan benadrukt dit – *“bestaat er zelfs wat de uitstoten betreft geen unieke, systematische en geharmoniseerde evaluatiemethode. Enkel de ventilatienormen zijn op Europees niveau geregeld in het kader van de richtlijn inzake de energieprestatie van gebouwen”*.
- [5] Het actieplan dat voor advies is voorgelegd aan de FRDO heeft betrekking op de federale bevoegdheden ter verbetering van de kwaliteit van zowel de binnen- als de buitenlucht. Het gaat niet om een nationaal plan, aangezien de – zeer belangrijke – gewestelijke bevoegdheden inzake diezelfde luchtkwaliteit (kwaliteitsdoelstellingen, industriële emissies...) er niet in vervat zijn.
- [6] De federale bevoegdheden die in het plan zijn opgenomen, hebben voornamelijk betrekking op producten als luchtvervuilingsbronnen: verwarmingstoestellen, voertuigen, brandstoffen, niet voor de weg bestemde transporttoestellen, werf- en tuinbouwmachines, bouwmaterialen, onderhoudsproducten, enz.
- [7] Het plan vloeit hoofdzakelijk voort uit een ecologische bekommernis inzake de bescherming van de volksgezondheid. Bepaalde aspecten inzake de bescherming van de volksgezondheid die verband houden met een zeker consumptiegedrag en waarvan de verspreiding via de lucht gebeurt, zijn in het plan evenwel niet opgenomen (bv.: tabak, lood, biologische vervuilers). Het plan heeft evenmin betrekking op de bescherming van de arbeiders.
- [8] Het bijzondere aan het plan is dat het zowel de “buitenvervuiling” als de “binnenvervuiling” behandelt, twee problemen die beschouwd worden als “doorslaggevend op het vlak van de schade aan het milieu en de gezondheid”.
- [9] Het plan is uitgewerkt in naleving van internationale en Europese verbintenissen. Enerzijds definieert het plan de basisprincipes en de middelen voor een correcte uitvoering conform deze verbintenissen. Anderzijds “vult het deze aan daar waar de subsidiariteit van de federale actie dat rechtvaardigt” (p. 9). België draagt zo, op een proactieve manier, bij tot de uitwerking van onontbeerlijke evaluatie- en diagnose-instrumenten, wat sommige van zijn buurlanden reeds doen.

2. Transversale aanbevelingen

- [10] De FRDO steunt het initiatief om een plan ter bestrijding van luchtvervuiling uit te werken en stelt het op prijs dat dit plan ook de binnenluchtvervuiling aankaart, dit binnen het kader van de federale bevoegdheden.
- [11] De FRDO betreurt evenwel dat er, ondanks de bewezen schadelijke gevolgen, geen rekening is gehouden met het geheel van binnenluchtvervuiler (tabak, lood, biologische vervuilers...).
- [12] De FRDO is verheugd dat de federale overheid al zijn bevoegdheden inzake producten (bevorderen van duurzame productie- en consumptiewijzen, sectorale akkoorden...) aankaart om oplossingen uit te werken voor de problemen van luchtvervuiling, dit met respect voor de Europese verplichtingen.
- [13] De FRDO behoudt zich het recht voor om terug te komen op de fiscale instrumenten in zijn advies over groene fiscaliteit.



2.1. Coördinatie federale overheid - gewesten

- [14] De actie inzake producten is inderdaad een bijzonder belangrijke hefboom in het kader van een doeltreffende strijd tegen luchtvervuiling, aangezien deze actie zich rechtstreeks concentreert op de voornaamste verspreidingsbron van de vervuiling, dit vanuit een preventieve dynamiek.
- [15] Deze actie inzake producten steunt en versterkt op regionaal niveau gevoerde acties. In dit opzicht is de FRDO van mening dat een betere integratie en coördinatie van het federale en het gewestelijke beleid van het grootste belang is om een grotere efficiëntie van de overheidsacties te garanderen. De gewestelijke en de federale bevoegdheden vullen elkaar niet alleen aan, ze zijn ook van elkaar afhankelijk overeenkomstig het mutualiteitsprincipe⁴. Dit principe houdt in dat elk beleidsniveau ernaar streeft zo te handelen dat het de efficiëntie van alle andere beleidsniveaus versterkt. Elk niveau evalueert niet alleen de realisatie van de eigen doelstellingen, maar ook de mate waarin het bijgedragen heeft tot het realiseren van de doelstellingen van andere niveaus.
- [16] Een uitstekend voorbeeld van de noodzaak van deze samenwerking, zijn de vervuilingsspieken die veroorzaakt worden door fijn stof tijdens periodes van thermische inversie. Om deze vervuiling aan te pakken is een coherente actie nodig inzake de bronnen van deze uitstoot, die zowel een gevolg is van het intensieve gebruik van stookolie en diesel als van bepaalde industriële processen. Een nauwe samenwerking tussen de gewesten die verantwoordelijk zijn voor bepaalde onderdelen van mobiliteit (snelheidsbeperkingen en beperkte toegang tot stedelijke centra) en de federale overheid die verantwoordelijk is voor het productbeleid is dus ook hier noodzakelijk.
- [17] Wat de binnenluchtvervuiling betreft (*actie 2: de kennis over de kwaliteit van de binnenlucht en de gevolgen voor de gezondheid ontwikkelen*), herinnert de FRDO er overigens aan dat de gebouwen in België één van de slechtste thermische isolatieniveaus van Europa vertonen. Dit niveau moet dringend op een ingrijpende en veralgemeende manier worden verbeterd; dit valt onder de bevoegdheid van de Gewesten. Er moet daarbij echter wel vermeden worden dat de niveaus van de binnenluchtvervuiling zouden stijgen door zowel uitwasemingen van bouwproducten als van andere producten die in de gebouwen aanwezig zijn. Wat deze aspecten betreft, herinneren wij eraan dat de reglementering van bouwproducten zowel een federale (kwaliteitscertificering, voorwaarden om een product op de markt te brengen...) als een gewestelijke (gebruiksvoorwaarden opgelegd door de bouwvoorschriften...) bevoegdheid is.
- [18] Er moet dus een goede samenwerking worden verzekerd om tot een verbetering te komen van de thermische isolatieniveaus in het kader van de energieprestaties van gebouwen en tot een verbetering te komen van de kwaliteit van de binnenlucht door toe te zien op een goede ventilatie van gebouwen en op acties rond de producten die in het gebouw aanwezig zijn.
- [19] Bovendien wordt binnenluchtvervuiling niet alleen veroorzaakt door chemische substanties, maar ook door allergene biologische substanties of – in bepaalde streken – door radon. De FRDO betreurt het dat er in het plan geen rekening is gehouden met deze substanties en wenst dat de acties ter vermindering van de binnenluchtvervuiling zouden worden gecoördineerd. Het plan zou de noodzaak aan deze coördinatie moeten vermelden.
- [20] In het algemeen meent de FRDO dat de samenhang en de coördinatie van de acties waartoe de verschillende overheden hebben beslist, moet worden verbeterd om:
- het algemene overheidsbeleid inzake gezondheid en milieu efficiënter te maken,
 - op internationaal niveau een duidelijk en samenhangend standpunt te kunnen opstellen en verdedigen,

⁴

Meer details vindt u in het advies van de FRDO over “de verticale integratie van duurzame ontwikkeling en multilevel governance”, §5 (FRDO, 2003a09, advies van 18 december 2003)

- de acties te kunnen kiezen die zowel vanuit economisch, sociaal als ecologisch standpunt het meest geschikt zijn.

De FRDO verzoekt de federale minister die bevoegd is voor milieu om het initiatief hieromtrent te nemen.

2.2. Integratie op federaal niveau

[21] De FRDO looft de inspanningen die in dit plan geleverd zijn om tot een betere integratie te komen op federaal niveau tussen verschillende problemen inzake de luchtkwaliteit, meer bepaald door in één en hetzelfde plan acties bijeen te brengen die gericht zijn op zowel de binnen- als de buitenluchtvervuiling. Het is duidelijk dat de luchtkwaliteit ressorteert onder tal van federale bevoegdheidsdomeinen, zoals meer bepaald het energiebeleid, het fiscale beleid, mobiliteit en volksgezondheid of gezondheid en veiligheid op het werk. Om eventuele tegenstrijdigheden tussen de verschillende plannen te vermijden, acht de FRDO het noodzakelijk een dialoog op te starten en een coördinatie in te voeren om deze integratie optimaal te laten verlopen.

De FRDO verzoekt de minister die bevoegd is voor milieu om dit proces op gang te brengen.

[22] Bovendien zou de FRDO willen dat wanneer het REACH regime van toepassing is in het kader van de acties in dit plan, dit regime zou worden geïntegreerd en in rekening worden gebracht in de betrokken acties. Dit is meer bepaald het geval voor producten die via verdamping werken.

2.3. Het verband tussen milieu en gezondheid

[23] De FRDO is van mening dat de luchtvervuiling op een zodanige manier moet verminderen dat ook de impact op de gezondheid⁵ aanzienlijk afneemt.

[24] Wat betreft actie 1 (het evalueren van de *kost van het niet-handelen evenals het voordeel van de genomen maatregelen*), acht de FRDO het prioritair om middelen vrij te maken waarmee de kost van het niet-handelen⁶ en het voordeel van de genomen maatregelen kan worden geëvalueerd, zowel voor het verbeteren van de volksgezondheid (met inbegrip van de arbeiders op de werkvloer) als voor de concurrentiepositie van onze ondernemingen. In dit opzicht kan een samenwerking met de buurlanden nuttig blijken.

⁵ De dalende levensverwachting bij de Belgen enkel door de PM 2,5-vervuiling werd over 12 maanden gemeten in de studie *National Emission Ceilings for 2020 based on the 2008 Climate & Energy Package*, (Markus Amann, Imrich Bertok, Janusz Cofala, Chris Heyes, Zbigniew Klimont, Peter Rafaj, Wolfgang Schöpp, Fabian Wagner International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA), juli 2008, <http://www.iiasa.ac.at/rains/reports/NEC6-final110708.pdf>)

⁶ Op Europees niveau wordt de kost van de door luchtvervuiling veroorzaakte schade bij niet-handelen in 2020 geraamd op een bedrag tussen 189 en 609 miljard euro per jaar, terwijl de goedgekeurde investering om de volledige CAFE-strategie toe te passen (*Clean Air for Europe*) berekend is op jaarlijks 12 miljard euro. CAFE houdt geen rekening met de nieuwe maatregelen die binnen het klimaat- en energiebeleid zijn goedgekeurd.



- [25] Wat betreft de kost van het niet-handelen, betreurt de FRDO vooral dat het momenteel moeilijk is om een exacte evaluatie te maken van de impact van de luchtvervuiling op de gezondheid van de bevolking en op haar levensverwachting⁷, in het bijzonder voor de meest gevoelige personen. Dit is vooral toe te schrijven aan het feit dat er geen model is dat aangepast is aan de Belgische situatie. De FRDO vraagt dan ook dat de federale regering - zover haar bevoegdheden dat toestaan - blijft bijdragen tot de financiering van onderzoeksprogramma's om de impact van de verschillende vormen van luchtvervuiling (zowel van buiten- als van binnenlucht) beter te leren kennen. De FRDO is van mening dat alle actoren op het vlak van gezondheid hierbij betrokken moeten worden.
- [26] Parallel hiermee moet men ook over meer emissiegegevens kunnen beschikken van bepaalde producten die bij verwarming en transport worden gebruikt. Tot op heden bestaat er immers geen mogelijkheid om de emissies van een welbepaald park van verwarmingstoestellen en voertuigen te meten.

2.4. Duurzame ontwikkeling

- [27] De FRDO is van mening dat de strijd tegen luchtvervuiling moet gebeuren in het kader van duurzame ontwikkeling. Dat houdt het volgende in: een verbetering op vlak van de volksgezondheid (inclusief dat van de arbeiders), een beperking van de impact op het milieu, de ontwikkeling van kwaliteitsvolle werkgelegenheid en het versterken van de concurrentiepositie van onze ondernemingen.
- [28] De FRDO is van mening dat de Staat, als belangrijkste economische speler, het juiste kader moet scheppen zodat zich in België topbedrijven zouden kunnen ontwikkelen die innoverende producten die minder vervuilen maken en zodat er voor deze producten ook een markt wordt gecreëerd (met name door overheidsaankopen).
- [29] De FRDO is van mening dat de vervuilende uitstoot van producten moet worden beperkt. De ondernomen actie moet echter ook ingaan op alternatieven voor deze producten en op de behoeften die aan de basis liggen van de consumptie van deze producten. Dit om de impact te verminderen op het milieu, de gezondheid en de sociale samenhang. Desgevallend moet men dus alternatieven bevorderen voor deze behoeften of voor de bevrediging ervan (zij het door producten of door diensten). Dit is meer bepaald het geval voor mobiliteit.

2.5. Internationale ambitie

- [30] Wat betreft actie 4 (*Ambitieuze posities op Europees en internationaal niveau verdedigen*), steunt de FRDO het verdedigen van ambitieuze maar realistische reductiedoelstellingen tijdens de komende internationale onderhandelingen. De FRDO vraagt zich af of de berekende doelstellingen die in het plan worden vermeld wel realistisch zijn, rekening houdend met de problemen die België kent om bepaalde doelstellingen te halen die in het kader van NEC1 zijn bepaald. De FRDO herinnert eraan dat de vervuilende emissies uit verschillende sectoren komen, voornamelijk het transport, de verwarming van gebouwen en de industrie. Voorafgaand aan deze onderhandeling zouden de reductie-inspanningen duidelijk moeten worden verdeeld over de verschillende sectoren en dus zouden de verantwoordelijke beleidsinstanties moeten samenwerken.

⁷

De impactstudie *Health impact assessment in three Belgian cities: Brussels, Antwerp and Liège on behalf of Belgian NEHAP*, (Suzanne Remy, ISSEP en Tim Nawrot, KU Leuven 2008) evalueert de daling van de levensverwachting bij de inwoners van drie Belgische steden veroorzaakt door een langdurige blootstelling aan stedelijke vervuiling: indien het maximumgehalte aan PM₁₀ van 20 mg/m³ zou worden nageleefd, dan zouden in deze drie steden meer dan duizend sterfgevallen vermeden kunnen worden.

- [31] De FRDO benadrukt dat de Belgische bevolking wordt blootgesteld aan een bijzonder hoge vervuiling⁸. De vervuiling die afkomstig is van naburige regio's rond België en een hoge vervuilende uitstootwaarde heeft, heeft een zeer grote impact op de in België gemeten vervuiling. Op dezelfde wijze heeft de in België veroorzaakte vervuiling een invloed op de luchtkwaliteit in de naburige regio's. Dit probleem oplossen is een prioriteit waarvoor een specifieke aanpak moet worden uitgewerkt en waarrond intensiever overleg moet worden gepleegd met de buurlanden. De FRDO is van mening dat er gezamenlijke acties moeten worden ondernomen met de buurlanden (Frankrijk, Duitsland, Nederland) om de Europese verbintenissen te kunnen naleven.
- [32] De FRDO is van mening dat het overleg tussen de federale en gewestelijke overheden zoals dat gebeurt binnen het CCIM en de interministeriële conferentie voor het leefmilieu zal moeten worden geoptimaliseerd vanuit het perspectief van de Belgische positie binnen de internationale onderhandelingen.

3. Aanbevelingen voor specifieke acties

3.1 Strijd tegen de luchtvervuiling (acties 5 tot 22)

3.1.1. Mobiliteit – transport (acties 5 tot 14)

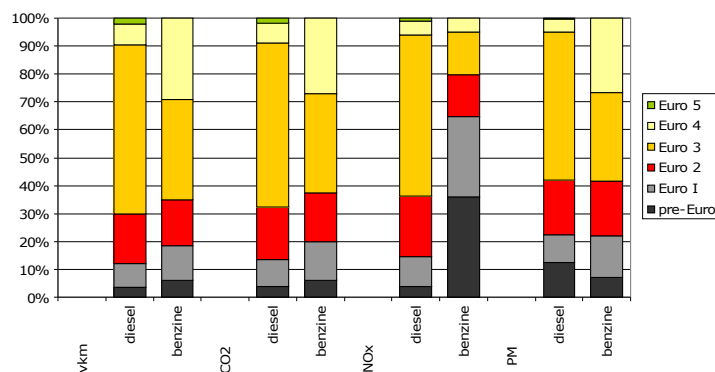
- [33] De FRDO is van mening dat het van essentieel belang is om een mobiliteit te ontwikkelen die verenigbaar is met duurzame ontwikkeling. De raad steunt de uitvoering van acties inzake transport en mobiliteit. De acties in het plan stellen een algemeen kader op dat door een nationaal mobiliteitsplan verder zou moeten worden ingevuld, meer bepaald wat de financiering betreft. De FRDO herinnert eraan dat hij hieromtrent verscheidene adviezen heeft uitgebracht⁹.
- [34] Wat betreft maatregel B van actie 6 vraagt de FRDO dat de coherentie zou bewaard worden met het interprofessioneel akkoord dat tussen de sociale partners is afgesloten.
- [35] Wat betreft actie 10 (*milieunormen voor alle voertuigtypes*) formuleert de FRDO verscheidene opmerkingen:
- Het fiscaal aanmoedigingsbeleid voor de aankoop van bepaalde voertuigen die minder CO₂ uitstoten, moet rekening houden met de uitstoot van andere vervuilende stoffen, waaronder fijn stof.
 - In de geest van de besprekingen op Europees niveau¹⁰, herinnert de FRDO eraan dat de Europese Unie van mening is dat de accijnzen op benzine en diesel gelijk geschakeld zouden moeten worden.
 - Gezien het specifieke karakter van de in België waargenomen vervuiling door fijn stof, is de FRDO van mening dat men het aankopen van voertuigen die beantwoorden aan de Euro 5-norm moet stimuleren door premies of fiscale voordelen toe te kennen - zover het toe te wijzen budget dat toelaat - en door eventueel rekening te houden met de klasse van het door de aankoop vervangen voertuig.

⁸ *Estimation of the exceedance of the European PM10 limit values in Belgian cities and streets during the period 2005 - 2010 – 2015* (Frans Fierens, Gerwin Dumont, Claude Demuth, IRCEL-CELINE, 1 september 2006)

⁹ Zie het advies over de ontkoppeling van groei en hulpbronnengebruik/milieudruk in België (FRDO, 2007a09, advies van 22 juni 2007) en het kaderadvies voor mobiliteit verenigbaar met duurzame ontwikkeling (FRDO, 2004a02, advies van 19 februari 2004)

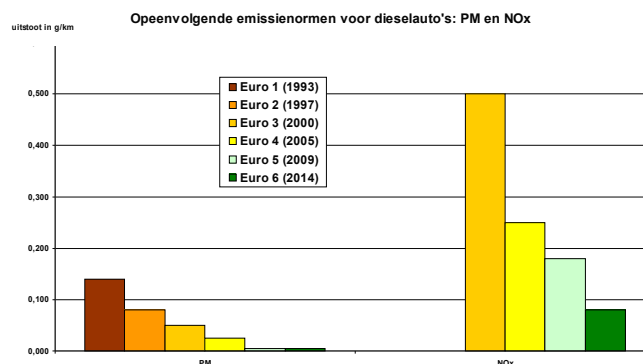
¹⁰ Voorstel van richtlijn van de Raad houdende wijziging van richtlijn 2003/96/CE tot aanpassing van de bijzondere belastingregeling voor als motorbrandstof voor commerciële doeleinden gebruikte gasolie en tot coördinatie van de belasting van als motorbrandstof gebruikte loodvrije benzine en gasolie ([COM\(2007\)0052](#) – C6-0109/2007 – [2007/0023\(CNS\)](#))

- Het is van belang dat oude en bijzonder vervuilende voertuigen snel uit het verkeer worden gehaald. Vanuit milieustandpunt heeft dit evenwel pas zin indien deze voertuigen vervangen worden door milieuvriendelijkere wagens of indien de betrokken personen kiezen voor een vorm van alternatief vervoer zoals de fiets, de trein,... De FRDO wil eveneens het belang benadrukken om deze voertuigen te recyclen en houdt daarbij meer bepaald rekening met de mobiliteitsbehoeften van kansarmen (onder meer hoe gemakkelijk het is om over een wagen te beschikken als men werk zoekt) en van de ontwikkelingslanden. Tegelijk moet daarbij worden vermeden dat wij onze vervuiling zouden exporteren en moet er worden nagegaan of de algemene economische, sociale en ecologische balans positief is. (zie grafieken¹¹)
- [36] De FRDO steun acties 11 (*informereren over de milieukeurmerken van de transportmiddelen*) en 12 (*nieuwe technologieën promoten*) en vraagt bij deze acties dieper na te denken over reclame terzake. Reclame speelt een fundamentele rol in de consumptiekeuzes van particulieren en bedrijven. De consument moet in staat zijn om het uitstootgehalte te leren kennen van de wagen die hij wil aankopen.
- [37] Wat betreft actie 14 (*de hinder van bepaalde voertuigen verminderen*), heeft de FRDO verscheidene opmerkingen:
- De FRDO steunt het opstellen van een stand van zaken die de situatie zal verduidelijken, meer bepaald in het kader van de NEC-richtlijn.



11

Fig 1: Gedeelte van de emissies en de door de voertuigen afgelegde km, verdeeld naar Euro-norm.


 Fig 2: Evolutie van de uitstoot van PM en NO_x van dieselvoertuigen per Euro-norm.

- Op basis van dit overzicht stemt de FRDO, voor de bestaande voertuigen, in met het voorstel om verbeteringen voor te stellen, op voorwaarde dat de genomen maatregelen kostenefficiënt zijn en er een ruime raadpleging over wordt gehouden, en dat er rekening wordt gehouden met de beperkingen en moeilijkheden op technisch en ecologisch (CO₂, lawaai...) vlak en inzake de veiligheid.
- De FRDO is van mening dat men het huren van krachtige voertuigen moet aanmoedigen in plaats van de aankoop ervan

3.1.2. Energie- en warmteproductie (acties 15 tot 22)

- [38] De FRDO wil benadrukken dat het energiebeleid gevolgen zal hebben voor de luchtvervuiling, meer bepaald omdat men steeds meer zijn toevlucht zal nemen tot biomassa en aardgas. De FRDO benadrukt eveneens dat de hinder voor de luchtkwaliteit des te kleiner zal zijn naarmate meer nadruk wordt gelegd op het beheersen van de vraag naar energie. Dit laatste moet een prioriteit zijn.
- [39] De FRDO betreurt dat er geen maatregelen zijn die aanzetten tot het gebruik van stookolie met een laag zwavelgehalte (50 ppm zwavel in de zogenaamde « extra » stookolie, tegenover 1000 ppm in de stookolie die door meer dan 95% van de huishoudelijke installaties wordt gebruikt). De FRDO raadt aan maatregelen te bestuderen waarmee het gebruik van deze « extra » stookolie kan worden aangemoedigd om zo de uitstoot van zwavel door de verwarming van woningen te verlagen.
- [40] De FRDO vraagt nadere gegevens over de producten waarvan sprake in de acties 15 (*het afval van de biomassa als energieproduct valoriseren*) en 16 (*een wettelijk kader betreffende de kwaliteit van houtkorrels, houtpellets, houtblokken definiëren*). De FRDO wil eveneens benadrukken dat het gebruik van deze producten als “materiaal” voorkeur moet krijgen op het gebruik als “energiebron”.
- [41] De FRDO steunt actie 16 en zal zich later uitspreken over de duurzaamheidscriteria (houtkorrels, houtpellets...) die erin worden aangehaald, namelijk wanneer de Raad zal worden geraadpleegd over de ontwerpen van Koninklijke Besluiten.
- [42] Wat betreft actie 17 (*de kwaliteit van de zware brandstoffen verbeteren*), verwijst de FRDO naar de besprekingen die hebben plaatsgehad tijdens de Lente van het Milieu.



- [43] De FRDO steunt actie 18. Wat betreft het onderzoek inzake het wijzigen van de profielen van uitlaatgassen, vermeldt de FRDO dat er reeds studies zijn uitgevoerd (twee programma's van 4 jaar opgestart door de POD Wetenschapsbeleid, namelijk de projecten BIOSSES¹² en CLEVER¹³, evenals een Europees programma dat door de Commissie wordt ondersteund¹⁴).

3.2 Strijd tegen de binnenluchtvervuiling (acties 23 tot 31)

- [44] De FRDO steunt de voorziene acties inzake bouwmaterialen en alle producten die formaldehyde bevatten. De FRDO stelt vast dat het Europese kader inzake bouwmaterialen een aanzienlijke bewegingsruimte toekent aan de Lidstaten. Hiervan maken Duitsland en Finland reeds gebruik op basis van initiatieven die verscheidene jaren geleden werden gestart.
- [45] De FRDO steunt een aanpak waarbij in de technische fiches van de materialen de gegevens worden opgenomen over de mogelijke invloed van deze materialen op de kwaliteit van de binnenlucht.
- [46] De Gewesten leggen de bouwvoorschriften vast en bepalen welke bouwmaterialen er mogen worden gebruikt, de federale overheid van haar kant bepaalt de productnormen die vanuit het standpunt van volksgezondheid aanvaardbaar zijn. Een doeltreffende beleidsactie die de omstandigheden kan creëren voor een markt voor minder vervuilende innovatieve producten houdt dus in dat de verschillende overheden nauw met elkaar zouden samenwerken.
- [47] De federale overheid moet er op toezien dat de Belgische markt en zijn ondernemingen voorbereid worden om aan toekomstige Europese eisen die veel strenger zullen zijn te kunnen beantwoorden.

¹² Zie de link <http://www.vito.be/biosses/>, BIOSSES has three main goals:

- Analyse impact of different market introduction scenarios of biofuels in the Belgian transport system (2010-2020-2030).
- Define practical feasibility and ecological, socio-economic and macro-economic impact, based on up-to-date data (incl. new measurements).
- Create a roadmap for the introduction of biofuels in Belgium, identifying technical and policy needs on short, medium and long term.

Zie de link <http://www.ulb.ac.be/rech/inventaire/projets/7/PR4167.html>

¹³ De voornaamste doelstellingen van het project CLEVER zijn:

- een objectief beeld geven van de milieuprestaties veroorzaakt door de conventionele en alternatieve voertuigen (alternatieve brandstof en/of alternatieve aandrijving)
- analyseren welke economische instrumenten en andere beleidsmaatregelen overwogen kunnen worden om een "emissiearme wagen" te kiezen
- de externe kosten bestuderen en nagaan welke hinderpalen er bestaan om de technologieën van emissiearme voertuigen op de Belgische markt te introduceren
- de algemene milieuprestaties van de hele Belgische voertuigvloot analyseren
- aanbevelingen formuleren voor de Belgische regering om de aankoop en het gebruik van emissiearme wagens te stimuleren

¹⁴ Op Europees niveau moeten wij het project "JEC Biofuels program" vermelden dat uitgevoerd wordt door het Joint Research Center van de Europese Commissie, EUCAR (European Council for Automotive R&D) en CONCAWE (The oil companies' European association for environment, health, and safety in refining & distribution). De doelstellingen van dit "JEC Biofuels program" zijn met name:

- Clarify the opportunities and barriers to achieve 10% biofuels (on an energy basis) in road fuels by 2020
- Ensure that the introduction of biofuel blends to meet the 2020 target is seamless to consumers and results in no detrimental impact on vehicle performance and emissions
- Proposed programme time frame: 3-years (2008-2010)

- [48] Wat betreft actie 23 (*de hinder van de bijverwarmingstoestellen en de open haarden beperken*) merkt de FRDO op dat het enkel om nieuwe toestellen gaat en vraagt dat men nadenkt over acties betreffende de bestaande toestellen (meer bepaald via onderhoud of omschakeling, wanneer dat mogelijk is).
- [49] De FRDO steunt actie 24 (*emissiecriteria vastleggen, pilootstudie over vloerbekledingen*) en vraagt dat normen zouden worden vastgelegd, die de gevolgen voor de gezondheid maximaal beperken, binnen de methodologie die door het "Comité européen de Normalisation" (CEN – Europees Comité voor Normalisering) is opgesteld.
- [50] Wat betreft actie 30 (*Een uitbreiding van het toepassingsdomein van de richtlijn 2004/42/CE betreffende het VOS-gehalte van bepaalde verfsoorten verdedigen*) vraagt de FRDO om rekening te houden met de conclusies van de door de Commissie bestelde Ökopol-studie¹⁵, vooraleer te besluiten om het toepassingsdomein van de richtlijn 2004/42/CE betreffende het VOS-gehalte van bepaalde verfsoorten uit te breiden.

¹⁵ http://www.oekopol.de/de/aktuell/druckversion%20user/stakeholderinformation_DECOPAINT-Revision.pdf



BIJLAGE 1. Aantal aanwezige en vertegenwoordigde stemgerechtigde leden op de algemene vergadering van 5 februari 2009

- De 4 voor- en ondervoorzitters:
T. Rombouts, I. Callens, A. Panneels, J.-Y. Saliez.
- 5 van de 6 vertegenwoordigers van de niet-gouvernementele organisaties voor milieubescherming:
R. de Schaetzen (Natagora), G. De Schutter (World Wide Fund for Nature - Belgium), J. Gilissen (IEB), J. Miller (IEW), J. Turf (Bond Beter Leefmilieu).
- 3 van de 6 vertegenwoordigers van de niet-gouvernementele organisaties voor ontwikkelingssamenwerking:
A. Heyerick (VODO), B. Gloire (Oxfam-Solidarité).
- De 2 vertegenwoordiger van de niet-gouvernementele organisaties die de belangen van verbruikers verdedigen:
Christian Rousseau (Test-Achats), Catherine Rousseau (CRIOC)
- 2 van de 6 vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties:
J. Decrop (Confédération des Syndicats Chrétiens de Belgique), D. Van Daele (Fédération Générale du Travail de Belgique)
- De 6 vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties:
A. Nachtergaele (Federatie Voedingsindustrie), I. Chaput (Essenscia, M.-L. Semaille (Fédération wallonne de l'agriculture), A. Deplae (Union des Classes Moyennes), P. Vanden Abeele (Unie van Zelfstandige Ondernemers), O. Van der Maren (Fédération des entreprises belges).
- de 2 vertegenwoordiger van de energieproducenten:
H. De Buck (Electrabel), F. Schoonacker (Samenwerkende Vennootschap voor Productie van Elektriciteit-SPE)
- de 6 vertegenwoordigers van de wetenschappelijke milieus:
M. Carnol (Université de Liège), R. Ceulemans (Universiteit Antwerpen), L. Helsen (Katholieke Universiteit Leuven), D. Lesage (Universiteit Gent), J.-P. van Ypersele de Strihou (Université Catholique de Louvain), E. Zaccāi (Université Libre de Bruxelles)

Totaal: 29 van de 38 stemgerechtigde leden

BIJLAGE 2. Voorbereidende vergaderingen voor dit advies

De werkgroepen Productnormen en Energie & Klimaat vergaderden op 28 november 2008, 7, 13 en 19 januari 2009 om dit advies voor te bereiden.

BIJLAGE 3. Mensen die hebben meegewerkt aan de voorbereiding van dit advies

- Mme Delphine MISONNE (Facultés Universitaires Saint Louis, vicevoorzitster van de werkgroep Productnormen)
- Prof. Jean-Pascal van YPERSELE (UCL; voorzitter van de werkgroep Energie en Klimaat)
- M. Luc BRAET (FEB-VBO, vicevoorzitter van de werkgroep Energie en Klimaat)

Stemgerechtigde leden en hun vertegenwoordigers

- Mme Isabelle CHAPUT (Essenscia)
- De heer Bram CLAEYS (BBL)
- M. Jehan DECROP (CSC- ACV)
- Mme Anne PANNEELS (FGTB - ABVV)
- Mme Nathalie NICOLAS (AGORIA)
- M. Julien VANDEBURIE (IEW)
- M. Michel VANDERGUCHT (Electrabel)
- M. Olivier Van der MAREN (FEB – VBO)
- Mme Bénédicte VELLANDE (CSC-ACV)
- Mme Valérie XHONNEUX (IEW)

Wetenschappelijke raadgevers en uitgenodigde experts

- Mme Anne-France RIHOUX (kabinet van minister Magnette)
- M. Fabrice THIELEN (FOD Volksgezondheid, DG Leefmilieu)

Secretariaat

- M. Marc DEPOORTERE
- De heer Jan DE SMEDT
- Mme Vania MALENGREAU