
STENOGRAFISCHE NOTULEN VAN DE PROVINCIERAAD VAN ANTWERPEN

VERGADERING VAN

6 DECEMBER 2019



PROVINCIERAAD VAN ANTWERPEN

VERGADERING VAN 6 DECEMBER 2019

De vergadering wordt geopend te 14.30 uur.

Mevrouw de Gouverneur en de heer Provinciegriffier zijn aanwezig.

Tekenden de aanwezigheidslijst:

De heer	ANCIAUX Koen
Mevrouw	BAKELANTS Ann
De heer	BELLENS Peter
De heer	CALUWÉ Ludwig
De heer	CLAESSEN Jan
Mevrouw	COLSON Mireille
Mevrouw	COTTENIE Christ'I
Mevrouw	CUYLAERTS Nathalie
De heer	DANEELS Tobias
De heer	DE HAES Jan
De heer	DE QUICK Erik
De heer	DE WINTER Stefan
De heer	DILLEN Koen
Mevrouw	FRANÇOIS Catherine
De heer	GEYSEN Kris
De heer	GYS Seppe
Mevrouw	HELSEN Katleen
Mevrouw	LAUWERS Linda
De heer	LEMMENS Luk
De heer	PALINCKX Koen
Mevrouw	RABAU Rina
De heer	SCHOOFS Louis
De heer	SOHIER Rudy
Mevrouw	STEVENS Lili
Mevrouw	TALHAOUI Fauzaya
De heer	VALKENIERS Bruno
Mevrouw	VAN DIENDEREN Ilse
Mevrouw	VAN HAUTEGHEM Marleen
Mevrouw	VAN OLMEN Mien
De heer	VANDENDRIESSCHE Diederik
Mevrouw	VERHAERT Inga
De heer	VERHAEVEN Eddy
Mevrouw	VAN GORP Valery
Mevrouw	VRANCKEN Isabelle
Mevrouw	WECKHUYSEN Wendy

Verontschuldigd: Mevrouw JACQUES Ilse

De raad is bijeen in openbare vergadering.

OPENBARE VERGADERING

GRIFFIE

Departement Mens, Communicatie en
Organisatie

De leden van de provincieraad

datum 19 november 2019

kenmerk Sharepoint>griffie>provincieraad>zittingen>2019

contactpersoon Veerle Vervloesem | T 03 240 54 28
veerle.vervloesem@provincieantwerpen.be

onderwerp Provincieraad

Mevrouw
Mijnheer

Bij toepassing van artikel 7 van het provinciedecreet heb ik beslist om de provincieraad bijeen te roepen in december 2019 op de volgende data:

- vrijdag 6 december 2019 om 14.30 uur (Openingsrede van de Gouverneur en aansluitend receptie);
- dinsdag 10 december 2019 om 14.00 uur;
- woensdag 11 december 2019 om 14.00 uur;
- donderdag 12 december 2019 om 14.00 uur.

U wordt uitgenodigd deze vergadering bij te wonen. De vergadering heeft plaats in de provincieraadszaal, Kon. Elisabethlei 22 te 2018 Antwerpen. Als bijlage stuur ik u de agenda van de zitting van 6 december 2019, die wordt voortgezet op 10, 11 en 12 december 2019.

Met vriendelijke groeten

De voorzitter

Kris Geysen

PROVINCIERAAD VAN ANTWERPEN

VERGADERING VAN 6 DECEMBER 2019

Agenda

OPENBARE VERGADERING

0. Provinciale overheid

0/1 Meerjarenplan 2020-2025. Advies van het Rekenhof. Kennisname.

0/2 Meerjarenplan 2020-2025. Vaststelling.

1. Ruimte, Onderwijs en Mobiliteit

1/1 APB Inovant. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.

1/2 APB Provinciaal Vormingscentrum Malle. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.

1/3 APB Provinciaal Onderwijs Antwerpen. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.

1/4 Provinciaal Onderwijs Vlaanderen vzw. Jaarverslag en -rekening 2018. Kennisname.

2. Platteland, Europa en Flankerend Arbeids- en Onderwijsbeleid

2/1 APB Provinciaal Secretariaat Europese Structuurfondsen. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.

2/2 APB Kamp C. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.

2/3 APB Provinciaal Documentatiecentrum Atlas. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.

2/4 APB Gouverneur Kinsbergencentrum. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.

2/5 APB Warande. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.

2/6 Provinciale initiatieven. Gielsbos vzw. Jaarverslag 2018. Kennisname.

3. Vrije Tijd, Leefmilieu en Personeel

- 3/1 APB Provinciaal Recreatiedomein Zilvermeer. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.
- 3/2 APB Provinciaal Recreatiedomein De Schorre. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.
- 3/3 APB Toerisme Provincie Antwerpen. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.
- 3/4 EVAp Provinciaal Sport- en Recreatiecentrum De Nekker vzw. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.
- 3/5 EVAp Arboretum Kalmthout vzw. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.
- 3/6 Toegestane subsidies. Subsidie aan Kempens Landschap vzw. Financieel en werkingsverslag 2018. Kennisname.
- 3/7 Meerjarenplan 2020 - 2025. Subsidie aan vzw De Lilse Bergen (N). Kennisname.
- 3/8 APB Provinciaal Instituut voor Hygiëne. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.
- 3/9 APB Campus Vesta. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.

4. Economie, Landbouw en Interne ondersteuning

- 4/1 APB Havencentrum. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.
- 4/2 ERSV provincie Antwerpen. Jaarrekening 2018. Kennisname.
- 4/3 APB Hooibeeekhoeve. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.
- 4/4 EVAp Proefbedrijf Pluimveehouderij vzw. Meerjarenplan 2020-2025 en Kredieten 2020. Goedkeuring.
- 4/5 Algemene provinciebelasting. Reglement 2020. Goedkeuring.
- 4/6 Provinciale opcentiemen op de onroerende voorheffing. Reglement 2020. Goedkeuring.

4/7 Provinciebelasting op de bedrijven. Reglement 2020. Goedkeuring.

4/8 Goedkeuring door Vlaanderen van de jaarrekeningen 2018. Kennisname.

5. Moties

6. Interpellaties

7. BESLOTEN VERGADERING

VOORZITTER.- Dames en heren, de zitting is geopend.

Graag heet ik alle prominenten, eregedeputeerden, ereprovincieraadsleden en geïnteresseerden van harte welkom op de rede van de gouverneur.

Ook jullie, geachte gedeputeerden en provincieraadsleden, van harte welkom op de budgetbespreking.

De gouverneur komt binnen.

VOORZITTER.- Vandaag zal onze gouverneur, mevrouw Cathy Berx, haar openingsrede houden zoals dit gebruikelijk is bij de start van de budgetbesprekingen. Voor velen onder ons is het de eerste keer. Ook voor onze gouverneur is het de eerste keer dat ze haar rede geeft in dit prachtige, nieuwe gebouw. De gouverneur zal ons, zoals steeds, heel wat vertellen over een onderwerp dat ons allen aangaat: "Op onze gezondheid samen voor schone lucht in Antwerpen en omstreken".

Dit jaar wil de gouverneur ons niet alleen te woord staan, maar samen met 4 panelleden, die seffens plaats zullen nemen en die we ook van harte welkom heten, zal ze debatteren over dit onderwerp.

Mevrouw de gouverneur, het spreekwoord 'er is geen vuiltje aan de lucht' is vandaag niet echt van toepassing. Laten we luisteren naar wat u hierover te vertellen heeft.

GOUVERNEUR.- Dank u wel.

Mijnheer de voorzitter, raadsleden, gedeputeerden, dames en heren,

Een beeld zegt vaak meer dan duizend woorden. Ook het beeld dat mijn scherm passeerde toen ik naarstig aan mijn jaarlijkse rede werkte. Anderhalve minuut beeld om vele pagina's en thema's van de rede samen te vatten, zei het met wat meer Antwerpse humor en spot.

De gouverneur toont een kort filmpje.

Tijdens de rede worden begeleidende beelden getoond.

En nu ernst.

Mevrouw, mijnheer,

Het spijt me, maar ik heb slecht nieuws voor u. Elke dag opnieuw krijgen 187 Belgen de harde diagnose: kanker. Elke dag opnieuw verkopen Belgische apothekers ca. 95.000 puffers, aerosol-mengsels of andere medicatie tegen allerhande luchtwegaandoeningen. Steeds vaker ook voor de behandeling van erg jonge kinderen en adolescenten. Roken, overmatig alcohol drinken, ongezonde voeding, drugs... Deze belangrijke oorzaken van welvaartsziekten allerhande: obesitas, diabetes en mede als gevolg daarvan steeds vaker ook kanker en dementie, kan een mens achterwege laten. Ademen niet. Per etmaal ademt een volwassene 30.000 maal in en uit. Een pasgeborene tot 60.000 maal. En zo ademt een gemiddelde man of vrouw in zijn of haar leven zo'n 300 miljoen liter lucht in en uit. Wat overeenkomt met zo'n ... 120 Olympische zwembaden.

Kortom, lucht is levensnoodzakelijk voor ons allemaal. Vervuilde lucht bedreigt ons allemaal. Als het een troost mag zijn: vervuilde lucht bedreigt ons allemaal zonder onderscheid. Arm of welstellend, jong of al wat ouder, hoogopgeleid of niet... de behoefte aan schone lucht delen we allemaal. In principe zou dit doorleefde inzicht een bron kunnen en moeten zijn voor een gedeelde, mobiliserende en vooral gezamenlijke actie met een helder doel voor ogen: schone en gezonde lucht. Maatregelen om dit doel te bereiken, moeten mijns inziens steeds voldoen aan een drievoudige toets:

- 1) maken ze een einde aan, zetten ze een rem op bewezen schadelijk gedrag, zeker als er betere alternatieven zijn?
- 2) maken ze komaf met -wat ik niet anders kan omschrijven dan- 'funest bedrog' zoals bijvoorbeeld sjoemelsoftware waarmee autoconstructeurs op grote schaal ambitieuze Europese uitstootnormen ontweken en/of allerhande free-riders-gedrag ter-wille-van-snel-en-veel-geldgewin voor enkelen ten koste van allen, en last but not least,
- 3) stimuleren ze duurzame keuzes en gedrag in functie van het beoogde doel: schone en gezonde lucht voor allen.

Op mondiaal, Europees, Belgisch en zeker ook Vlaams beleids- en bestuursniveau dateert de zorg voor een betere luchtkwaliteit uiteraard allerminst van gisteren. Met het aantreden van de Europese Commissie Von der Leyen lijkt, althans in Europa, de kentering, ja zelfs systeemomslag naar de noodzakelijke 'ontkoppeling', definitief ingezet. De vier dagen 'great smog' - door rook en uitlaatgassen vervuilde mist - die London begin december 1952 teisterden, kostten het leven aan ca 12.000 mensen. De great smog schudde eerst Groot-Brittannië, maar ook de rest van de wereld wakker. In 1956 namen Britse politici de Clean Air Act, de eerste wet op schone lucht aan. Sindsdien hebben internationale en Europese instellingen strengere normen uitgewerkt die nationaal en/of regionaal moeten worden vertaald en afgedwongen. En dat gebeurde, en dat gebeurt ook. Maar, niettegenstaande de meest effectieve oplossingen gekend zijn, blijft de weg naar het ultieme doel: voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie, betrekkelijk lang.

In Vlaanderen is de maatschappelijke bewustwording en bezorgdheid over het nog steeds grote probleem van luchtverontreiniging zeer professioneel aangezwengeld door vele elkaar wederzijds versterkende bewegingen. De meeste zijn inmiddels breed gekend:

- 1) de burgerbeweging Ademloos,
- 2) 'burgeronderzoek' als Airbezen,
- 3) Curieuze Neuzen Vlaanderen,
- 4) de klimaatmarsen en het klimaatrapport waarin het uitmondde,
- 5) de zeer uitgebreide artikelenreeks in De Standaard over luchtkwaliteit in al haar dimensies ... Met zijn periodieke communicatie over de evolutie van de uitstoot resp. onze luchtkwaliteit, houdt ook de Vlaamse Milieumaatschappij iedereen alert die het weten wil en moet. De meeste burgers zijn bezorgd. De meeste beleidsmakers en bestuurders weten, wetenschappelijk zeer goed onderbouwd, wat gedaan. Die breed gedeelde zorg en verantwoordiging consequent, eerlijk en rechtvaardig ombuigen naar een volgehouden draagvlak voor de noodzakelijke, concrete antwoorden om het doel: schonere lucht als voorwaarde om een betere gezondheid voor allen te realiseren, lijkt mij alvast de grootste uitdaging.

Na een korte, eerder technische situatieschets en een overzicht van het internationaal, Europees, Belgisch en regionaal beleid op hoofdlijnen, zal ik met deze rede inzoomen op die complexe, maar zeker niet onmogelijke vertaalslag. Trouwens, een grondige analyse van de beschikbare lokale bestuursakkoorden van onze gemeenten, overtuigt mij er meer dan ooit van dat ook onze provincie een belangrijke rol kan spelen, en speelt, zonder dat dit per se extra budget moet vergen. Luchtverontreiniging creëert risico's, die niet altijd even tastbaar zijn. Zoveel is duidelijk. Op London 1952 en enkele extreme calamiteiten na, zoals momenteel in New Delhi, sterft doorgaans niemand rechtstreeks aan luchtvervuiling. Wel sterven meer mensen dan nodig, in het bijzondere kwetsbare mensen, aan chronische longaandoeningen, kankers, hart- en vaatzieken, herseninfarcten en zelfs neonatale aandoeningen die hoofdzakelijk, zo niet uitsluitend door luchtvervuiling veroorzaakt worden. Aan dat voortijdig sterven gaan bovendien jaren van chronisch lijden, verminderde levenskwaliteit en dus grotere uitgaven voor de ziekteverzekering vooraf.

Door luchtvervuiling veroorzaakte schade, heeft dus een prijs. Volgens experts bedroeg de schade van luchtvervuiling in Vlaanderen in 2015 zo'n acht miljard EUR, ofwel 3% van het bruto binnenlands product. Al is de vergelijking vals, dat is ruim drie maal meer dan het budget dat onze gemeenschap investeert in ... Kunst en Cultuur. Het beeld, de evolutie is genuanceerd. De doelstellingen en uitdagingen niet, of veel minder. Daarvan probeer ik u in deze rede te overtuigen. Een aantal échte specialisten, die ik straks graag aan u voorstel, gaan er verder op in. De behoorlijk technische inleiding over de belangrijkste, meest schadelijkste polluenten, wie of wat ze in welke mate veroorzaken en de evoluties in uitstoot ervan, kan u nalezen in de uitgebreide versie van de rede.

Meer in het bijzonder refereer ik aan: Fijnstof, met huishoudens, u en ik dus, als belangrijkste bron. Stikstofdioxiden, vooral veroorzaakt door verkeer en transport. Ammoniak, nagenoeg uitsluitend uitgestoten door de landbouw en dan in het bijzonder door de veeteelt. Ozon, waarvoor andermaal vooral het verkeer verantwoordelijk is. Zwaveldioxiden, die vooral worden uitgestoten door de industrie en raffinaderijen, en CO₂ met een min of meer gelijke verdeling, in afnemende volgorde, over de verschillende sectoren: industrie, transport, huishoudens, landbouw. Samengevat en per pollutent levert dit volgende beelden op voor Vlaanderen. De kleurschakeringen geven de mate weer waarin de richtwaarden en/of emissienormen in min of meerdere mate worden overschreden. Uiteraard dames en heren: niet enkel bij ons is en blijft luchtverontreiniging een majeur probleem. In grote delen van Europa worden er licht tot sterk verhoogde concentraties aan bijv. NO_x gemeten.

Vooraf in de regio's Vlaanderen, Nederland, het Duitse Ruhrgebied en Noord-Italië -niet toevallig ook behoorlijk welvarende, bijzonder strategisch gelegen regio's-, zijn de concentraties zeer hoog. Bodemverontreiniging is per definitie geconcentreerd en immobiel. Luchtverontreiniging daarentegen kent geen grenzen. Luchtverontreiniging verspreidt zich doorgaans snel en niet zelden over een grote afstand. Bijgevolg is lang niet alle luchtverontreiniging in België, Vlaanderen of Antwerpen van puur lokale oorsprong. Niet minder dan ca. 70 % van het fijnstof en 35 % van de NO₂ die wij in Vlaanderen inademen komt van elders. Omgekeerd voeren we zelf zeer veel vervuiling uit. Meer nog, we zijn een netto-exporteur. We produceren en voeren netto maar liefst 1,5 keer meer fijnstof uit dan in. Voor NO₂ doen we het nog slechter. Verreikende externe negatieve

effecten van beleidskeuzes en/of gedrag is, vanuit het perspectief van subsidiariteit, een van de belangrijkste argumenten voor de opschaling van een deel van het beleid. Om deze redenen hebben zowel de Verenigde Naties en in de schoot daarvan de Wereldgezondheidsorganisatie en de Europese Unie een specifieke aanpak tegen luchtverontreiniging, met gedeelde normen, doelstellingen en ambitieniveaus uitgewerkt.

Aan de lidstaten van de Europese Unie, de regio's, de provincies, de lokale besturen, aan alle sectoren, aan u en ik dus om die mee waar te maken. Dat is in de allereerste plaats ook in ons welbegrepen eigen belang. Volgens de Vlaamse Milieumaatschappij woont 99% van de Vlamingen in een gebied dat niet voldoet aan de jaaradvieswaarde voor fijnstof (PM2.5) van de Wereldgezondheidsorganisatie. Geen enkele Vlaming woont in een gebied dat voldoet aan de advieswaarde voor ozon. De impact op onze gezondheid is navenant. 4.100: zoveel Vlamingen sterven jaarlijks voortijdig door te hoge fijnstofconcentraties. De met voorsprong meest schadelijke pollutant-killer. Stikstofdioxide veroorzaakt jaarlijks gemiddeld zo'n 2.100 vroegtijdige overlijdens extra. Ozon circa 100. Vroegtijdige overlijdens beroeren. Ze zijn slechts het topje van de spreekwoordelijke ijsberg. Luchtverontreiniging veroorzaakt bovenal veel chronische gezondheidsklachten. De allergrootste boosdoener blijft fijnstof.

Zelfs bij een korte blootstelling van amper 24 uren aan luchtverontreiniging met hoge concentraties fijnstof verergeren bestaande gezondheidsproblemen, zoals luchtweginfecties en astma. Bij repetitieve blootstelling, waarschuwt de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) voor een vermindering van de longfunctie, een toename van chronische luchtwegaandoeningen en een verminderde levensverwachting. Ook na lang en intensief zoeken vond de WGO geen bewijzen voor het bestaan van een 'veilige' drempelwaarde voor fijnstof, waaronder geen nadelige gezondheidseffecten optreden. Zelfs de strengste WGO-advieswaarden, gaan uit van een, weliswaar aanvaardbaar, risico. Behalve fijnstof heeft vooral NO₂ een wezenlijke impact op de gezondheid. Recent onderzoek toonde bijvoorbeeld aan dat een kwart van de astma-aandoeningen waarmee Belgische jongeren geconfronteerd worden, rechtstreeks te wijten is aan ... het verkeer. Daarmee heeft ons land de bedenkelijke eer om wereldwijd op de negende plaats te staan van landen met de hoogste incidentie aan verkeersgerelateerde astma-aandoeningen bij jongeren. De gezondheidseffecten van SO₂ zijn vergelijkbaar met die van NO₂.

De hoeveelheid CO₂ in de lucht daarentegen vormt geen onmiddellijk risico voor de gezondheid. Het Internationaal Agentschap voor Kankeronderzoek kwalificeerde luchtverontreiniging in haar geheel, én heel in het bijzonder fijnstof als individuele component van luchtverontreiniging, als -bewezen- kankerverwekkend. We staan er mogelijk minder bij stil, maar ook planten, de bodem, water én gebouwen en monumenten lijden onder luchtvervuiling. Bij planten leidt de blootstelling aan ozon tot bladverkleuring, bladverlies, vertraagde groei of zelfs het onherroepelijk afsterven ervan. De opbrengst van landbouwgewassen vermindert. Natuurgebieden raken ernstig beschadigd. De uitstoot van ammoniak en stikstofoxiden leidt dan weer tot de beruchte stikstofdepositie. Bodemverzuring waardoor de bodem- en waterkwaliteit er systematisch op achteruitgaat, is er finaal het belangrijkste gevolg van. Natuurlijke ecologische processen raken verstoord. Een aantal soorten verdwijnen.

Zure regen, ten gevolge van NOX, ammoniak en SOX heeft niet alleen een zeer nadelig effect voor planten en het watersysteem, maar tast bovendien historische monumenten, steen en metalen aan. En alsof dat alles nog niet volstaat: ook het negatieve effect van verhoogde CO₂-concentraties op de voedingswaarde van onze planten is bewezen. Als voedingsstof doet CO₂ planten sneller groeien. Helaas, die groei zorgt niet langer voor meer voedingsstoffen in de plant, maar eerder voor een toename aan koolhydraten. Eiwitten raken over meer plantmateriaal verspreid. En dus neemt de concentratie aan eiwitten en mineralen navenant af. En dus moeten we er meer van eten om dezelfde voedingswaarde binnen te krijgen. En nu komt het: als we meer, bovendien koolhydraatrijker voedsel moeten eten om essentiële voedingsbestanddelen op te nemen, worden we collectief én individueel zwaarder en dikker. Minstens indirect draagt luchtverontreiniging zo bij tot de wereldwijde obesitasepidemie. Nu een verdere stijging van CO₂-waarden een feit blijkt, nemen deze nefaste effecten alleen maar toe. Wie verdikt, heeft er alvast een bewezen excuus bij! Vandaar mijn opmerking daarstraks dat ik kon verklaren waarom sommige gedeputeerden zeiden dat ze hun vestje niet meer toekregen. Dat heeft dus te maken met het feit dat er teveel koolhydraten in onze planten terechtkomen, u meer moet eten om voldoende eiwitten en voldoende stoffen te hebben. U hebt dus gewoon veel planten gegeten met veel koolhydraten en met veel suikers daarin.

Andermaal: samen en op alle niveaus werken aan een betere luchtkwaliteit loont. U zal uw vestje weer dichtkrijgen. Het is in de eerste plaats in ons eigen belang én in die van onze landbouw. Ik beloofde goed en slecht nieuws. De voorbije decennia daalde de uitstoot van vervuilende stoffen aanzienlijk. Onze luchtkwaliteit verbeterde stelselmatig. Maar we zijn er nog lang niet. De schadelijke impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid, op onze leefomgeving, op onze landbouw blijft erg groot. Het goede nieuws: de verbetering van onze luchtkwaliteit danken we aan doortastend beleid op alle, of toch de meeste beleidsniveaus: van de wereld tot de gemeente. U vindt een overzicht op hoofdlijnen in de tekst. Samen met u kijk ik trouwens uit naar de concretisering en implementatie van de Green Deal van de Commissie Von der Leyen. Mogelijk, hopelijk en allicht steekt Europa en via Europa de lidstaten nog wat tanden bij.

Na enig talmen keurde ook de Vlaamse Regering een goede maand geleden het Luchtbeleidsplan goed. Hiermee verbindt Vlaanderen zich ertoe de Europese luchtkwaliteitsdoelstellingen te halen. Het tegendeel zou verbazen. Gelukkig draagt ook ons provinciebestuur, binnen zijn bevoegdheden en mogelijkheden, bij tot een verbetering van de luchtkwaliteit. Met het Beleidsplan Ruimte zal sterk worden ingezet op kernverdichting en het versterken en vrijwaren van open ruimte. Dit biedt nieuwe kansen voor de aanleg van duurzame warmtenetten. Op termijn zou het ook moeten leiden tot minder gereden autokilometers en een betere ontsluiting van kernen met het openbaar vervoer. Voorts zet dit bestuur al jaren sterk in op de aanleg van fietsostrades. Het Provinciaal Instituut voor Hygiëne ondersteunt gemeentebesturen met het uitvoeren van luchtkwaliteitsmetingen. Het provinciebestuur geeft bovendien het goede voorbeeld. Zo is het nieuwe provinciehuis een staaltje van duurzame technologie. Het provinciebestuur vergroent systematisch zijn wagenpark want zet in op de aankoop van CNG, (plug-in) hybride en volledige elektrische wagens. Tussen 2017 en 2019 verbeterde de gemiddeld Ecoscore van het volledige wagenpark met 2,6 punten.

Steeds explicieter zetten ook lokale besturen zich in voor een betere luchtkwaliteit. Het zijn immers de lokale besturen en gemeenschappen die met de concrete gevolgen van de luchtvervuiling worden geconfronteerd. Mensen willen nu eenmaal gezonde, schone lucht voor zichzelf, hun kinderen en kleinkinderen. Dat ze daar zelf een grote impact op hebben, heeft helaas nog niet tot een radicale gedragswijziging geleid. Met een gericht beleid trachten ook steden en gemeenten die mentaliteits- en gedragswijziging te bewerkstelligen. Diverse steden voeren, al dan niet gefaseerd, lage emissiezones (LEZ) voor voertuigen in. Met resultaat! In Antwerpen daalde de gemeten uitstoot van NO₂ met zo'n 27,6 %, die van roet met 19,2 %. Voorts wil Stad Antwerpen dat de helft van alle verplaatsingen tegen ten laatste 2030 met een ander vervoersmiddel dan de wagen gebeuren: te voet, met de fiets of een ander 'voortbewegingstoestel' of het openbaar vervoer. Ook de Antwerpse haven gaat voorop in de strijd in haar zeer competitieve, internationale context.

In zijn actuele strategische visie, legt het Antwerpse Havenbedrijf een sterke focus op innovatie en digitalisering, op duurzaam toegevoegde waarde en op zijn verantwoordelijkheid ten opzichte van de samenleving. Zo hanteert de haven gedifferentieerde tarieven, gebaseerd op de uitstoot van zeeschepen. Zij implementeert walstroom voor de binnenvaart en investeert in een voortrekkersrol in het ontwerp van een wereldwijd uniform systeem voor walstroom voor zeeschepen. Daarmee kan de uitstoot (NO_x, SO_x en fijnstof) van schepen in een haven tot een minimum worden teruggebracht. En toch laten we nog zoveel kansen liggen. En toch blijven we ons, met een zekere hardnekkigheid de instrumenten ontzeggen om relatief snel én sociaal rechtvaardig gezondheidswinst door betere luchtkwaliteit te boeken. En wat meer is: veel van de maatregelen die bijdragen tot een betere luchtkwaliteit dienen ook tal van andere, maatschappelijk cruciale doelen.

Het klinkt vreselijk cliché en *déjà entendu* ... maar, wat we daar in de eerste plaats voor nodig hebben, is een geïntegreerd en gecoördineerd beleid voor de 'goede luchtkwaliteit'. Te vergelijken met de 'goede ecologische toestand' waaraan onze waterlopen gisteren al moesten voldoen. Geïntegreerd en integraal samenwerken tussen diensten, departementen, afdelingen van eenzelfde niveau en over de beleids- en bestuursniveaus heen, in een cultuur van waarachtige samenwerking en de ambitie om samen 'te scoren'... het is de eerste makkelijker-gezegd-dan-gedaan kritische succesfactor om écht het verschil te maken, in het belang van allen, wars van de voortdurende, haast verdoken bescherming van de belangen van een bevoorrechte, soms ultra-kleine groep van happy few. Behalve écht transparant, moeten overheden meer nog dan vandaag het goede voorbeeld geven en uitermate consistent zijn: Zijn alle overheidsgebouwen afdoende geïsoleerd? Voorzien van een groendak? Nagenoeg passief dankzij hernieuwbare energie? Maximaliseert elk infrastructuurproject de natuurwinst?

Denken en handelen overheden -ook wij dus- oprecht en consequent vanuit het paradigma van de circulaire economie? Beleidsintegratie stimuleren, experimenteeruitruimtes creëren en investeren in netwerken, veronderstellen leiderschap en durf en voldoende langetermijnperspectief in combinatie met 'no-regret' acties in het hier en nu. Het vergt een hernieuwd samenwerkingsmodel, meer en betere coördinatie. Behalve aan een sterke Inspectie van Financiën, lijkt Vlaanderen, lijkt het land vooral nood te hebben aan een

Inspectie van multifunctionele beleidsvoering. Een dienst die nagaat welke waaiers aan - op het eerste gezicht diverse - beleidsdoelstellingen kunnen worden gehaald en maatschappelijke uitdagingen getackeld door een betere samenwerking over en tussen de beleidsdomeinen heen. Een dienst als deze kan projecten en beleidsmaatregelen screenen op hun on(der)benut potentieel. Zo kan onze kleine, maar uiterst dynamische regio zoveel meer uit elke schaarse euro, uit elke vierkante meter schaarse ruimte en grondstoffen halen.

Het luchtkwaliteitsbeleid is dus een zaak van alle beleidsmakers en bestuurders: omgeving, milieu, mobiliteit en openbare werken, economie, industrie, logistiek, landbouw... ja, zelfs van kinderopvang en scholenbouw,... doch niet alleen. Succesvol zal de ingrijpende cultuuromslag pas echt zijn als de, op feiten en gedegen onderzoek gebaseerde kennis correct, waarachtig en transparant wordt gedeeld en verspreid. 'In alle richtingen waarin de lucht blaast'. Van de internationale gemeenschap tot de overheden, besturen, kennisinstellingen, ondernemingen en niet in het minst, alle burgers en weer terug. Overigens, als geen ander staan de gemeenten dicht bij hun burgers en bedrijven. Door de verplichte collegialiteit van hun bestuurscollege zijn ze bovendien best toegerust om een horizontaal geïntegreerd beleid, dichtbij en met burgers en lokale zetels van ondernemingen, te voeren. Een betere context om een duurzame verbinding te maken tussen enerzijds burgers, het lokale en anderzijds het Vlaamse, federale, supra- en/of internationale niveau is moeilijk denkbaar. De provincie kan hen daarin steunen.

En wat meer is. Het Vlaamse regeerakkoord stelt het ontwikkelen van een beleid voor sub-regionale slimme specialisatie in het vooruitzicht. Zo wil de Vlaamse regering, zeer terecht, het regionale economisch weefsel Vlaams-breed helpen transformeren. Vlaanderen verwijst hiervoor zeer expliciet naar de provincies als partner. Onze provincie is het industrieel, logistiek en mobiliteitshart van Vlaanderen. Nergens anders zijn de impact en dus zeer uitdagende gevolgen voor de luchtkwaliteit en gezondheid in het bijzonder van elke Antwerpenaar, zo groot. Welnu, waarom nomineren we de 'goede luchtkwaliteit' dan niet als ónze keuze voor de eerste Slimme Specialisatie van Provincie Antwerpen? Wie anders beschikt over de expertise, in een context van quadruple helix om het verschil, om school te maken? Waar elders kan de gezondheidswinst zo groot zijn? Om dat doel te bereiken hebben we ook betere randvoorwaarden nodig. In Utopia is ook het beste milieubeleid der werelden eenvoudig: verbied alle vervuilende praktijken! De realiteit is -als steeds- weerbarstiger. Milieu- en luchtkwaliteitsbeleid is als het ware een permanent veranderingsmanagement.

Zo staan we, als beleidsmakers voor een transitie waarbij we stap voor stap de maatregelen moeten nemen om vervuiling te reduceren. En dit zonder de maatschappelijke en economische randvoorwaarden uit het oog te verliezen. Zonder gesmeerd draaiende economie, geen of weinig middelen om de noodzakelijke milieumaatregelen te financieren. Een evenwichtig milieubeleid zorgt ervoor dat wat onze lucht, volgens gedegen wetenschappelijk onderzoek, manifest vervuult op een sociaal verantwoorde manier verboden of uit de markt geprijsd wordt. Als het wie sociaal kwetsbaar is extra en onredelijk treft, zijn degressieve compensaties aangewezen. De gewenste transitie naar lagere luchtmissies echt versnellen, zal maar lukken als de prijszetting correct is en duurzame keuzes ondersteunt. Of nog, de prijs moet de reële kost weerspiegelen en alle

externe maatschappelijke kosten correct internaliseren. Verborgene maatschappelijke vervuilingkosten misleiden, en zetten aan tot foute keuzes, tot veel meer dan nodig, tot het minder of niet duurzame.

Ook op dit vlak kunnen we nog zoveel winst boeken. Nog steeds worden vervuilende praktijken -impliciet- beloond, terwijl keuzes voor schone(re) technieken gehinderd, of zelfs financieel afgestraft worden. De effecten op de luchtkwaliteit zijn uiterst pervers: wat onze lucht vervuult, wordt gestimuleerd, luchtkwaliteit-bevorderend gedrag ontraden. De voorbeelden zijn sprekend en u wel bekend. U herinnert zich dat vooral de huishoudens, u en ik dus, het sterkst bijdragen tot de hoge uitstoot van fijnstof. Kort door de bocht: we maken onszelf ziek. Dat heeft alles te maken met de manier waarop we ons verplaatsen en onze huizen verwarmen. Als het een troost mag zijn, het is niet alleen onze 'schuld'. Nog steeds krijgen we de verkeerde beleidsprakkels om te doen wat we beter zouden laten en vooral niet te doen, wat de gemeenschap, en dus onszelf, zou baten. Kijk even mee naar de grafiek die inzicht geeft in de kostprijs voor verwarming in volgorde van meest (hout) tot minst vervuilende energiebron (een warmtepomp op elektriciteit).

U ziet dat de meest vervuilende - hout dus - veruit het goedkoopst is. Wie op de meest duurzame manier verwarmt, met een elektrische warmtepomp, betaalt veruit het meest. Vindt u dat logisch? En wat meer is: deze scheeftrekking heeft niets te maken met de intrinsieke kost van de energiebron, doch alles met distributiekosten, accijnzen, bijdragen, belastingen en BTW. Begrijp, al is het niet uit te leggen: met het deel van de kostprijs dat door de overheid bepaald wordt. Trouwens, ook de scheeftrekking tussen de gas- en de elektriciteitsprijs is een anomalie. Het tweede voorbeeld ligt allicht nog gevoeliger. Al zeker als het wordt aangekaart door wie over een dienstwagen beschikt, mét een chauffeur bovendien. Door foute overheidsstimuli groeide de bedrijfswagen - een wagen voor werknemers die hun job niet kunnen uitoefenen zonder - uit tot salariswagen, een tegen gunsttarief belast deel van het loonpakket.

Mogelijk contra-intuïtief: salariswagens zijn niet dé hoofdoorzaak van files of van luchtverontreiniging. Daarvoor is hun aandeel, zo'n 8 % van het personenwagenpark te klein. Al zijn ze wel verantwoordelijk voor ca. 16 % van het aantal gereden kilometers. Sociaalecologisch is het in elk geval onrechtvaardig en volstrekt onwenselijk, zo niet pervers, dat autogebruik fiscaal wordt gestimuleerd. Het is fiscaal onrechtvaardig t.a.v. werknemers die niet ook betaald worden met een salariswagen. Dat luchtvervuiling, milieuschade en bij uitbreiding verkeersonveiligheid en files worden aangemoedigd met gemeenschapsgeld, is bovenal hoogst pervers. Of nog: de Belgische bedrijfswagenregeling stimuleert het wegverkeer, dat we lokaal willen en moeten bestrijden met een ambitieuze modal shift. Begrijpe, wie begrijpen kan. Overtuigende argumenten ten voordele van salariswagens zijn niet meer te bedenken. De oplossing ligt voor de hand. Keer terug naar het initiële uitgangspunt van het systeem: een corrigerende belasting voor werknemers die effectief een bedrijfswagen nodig hebben voor het uitvoeren van hun werkzaamheden.

Het volstaat om die, door de werkgever te bewijzen, voorwaarde opnieuw op te nemen in de regelgeving. Even nodig, maar complexer want delicates, is een systeem dat mensen stimuleert om zich niet meer, niet vaker noch langer gemotoriseerd te verplaatsen dan

nodig. Goed gebruikt, is de Mobiscore daarvoor een uitgelezen instrument. En sta me toe meteen een lans te breken voor wat politiek, mogelijk onnodig, zo gevoelig ligt: de invoering van een slimme kilometerheffing. In het onlangs definitief goedgekeurde Luchtbeleidsplan 2030 wijst de Vlaamse Regering de weg: in 2030 mag het aantal gereden voertuigkilometers niet groter zijn dan, houd u vast, 51,6 miljard. In 2015 waren het er nog 58,6 miljard. Nog zo'n 7 miljard te gaan! In de initiële en principiële goedgekeurde ontwerpversie van het Luchtbeleidsplan 2030 wilde de Vlaamse Regering Bourgeois de voertuigkilometers terecht verminderen met een slimme kilometerheffing voor alle voertuigen. Een slimme kilometerheffing houdt voor elke verplaatsing met de wagen een goed te sturen, ontradende fiscale prikkel in. In het definitief goedgekeurd Luchtbeleidsplan 2030 van de huidige Vlaamse Regering, redde de kilometerheffing het helaas niet.

In ruil voor een sterk instrument, de kilometerheffing, krijgen de 15 vervoersregio's een opdracht om de doelstelling - substantiële verlaging van het aantal gereden kilometers met zo'n 7 miljard - te realiseren via hun regionale mobiliteitsplannen. Samen met de sectororganisaties, bedrijven en verenigingen zullen ze 'acties' moeten opzetten om de verdere shift naar multimodaal vervoer te stimuleren. In extra werkmiddelen voor het openbaar vervoer of de vervoersregio's wordt niet voorzien. Over het doel lijken beleidsmakers het alvast eens. Over de manier waarop blijven de meningen verdeeld. En zo blijven we, blijven de vervoersregio's verstoken van het meest effectieve instrument - een slimme kilometerheffing - om het vooropgestelde doel te bereiken: minder wagen- en vrachtwagenkilometers en dus schonere lucht, veiliger verkeer en minder file. De slimme kilometerheffing is meteen een goed voorbeeld van een multifunctionele maatregel die vele doelen dient waaronder gezondere lucht, veiliger verkeer, minder file.

En als het ons echt menens is, combineren we de slimme kilometerheffing best met zones 30 in de dorps- en stadskernen, met schoolstraten, een verlaging van de maximumsnelheid tot 100 km/u - gidsland Nederland maakte die keuze onlangs - en last but not least met een radicale keuze voor Mobility as a service. Niet langer de auto, of het bezit ervan maar de veilige, comfortabele en betrouwbare verplaatsing telt. Voor meer sprekende voorbeelden van multifunctionele maatregelen, zoals investeren in ecocaptatiecapaciteit - een duur woord voor meer groen -, in isoleren, renoveren, energie besparen, warmtenetten, een betere ruimtelijke ordening en echt duurzaam landbouwbeleid evenals voor meer duiding bij bijkomende kritische succesfactoren, verwijs ik andermaal naar de uitgebreide tekst.

Dames en heren, ik rond bijna af. Bij de aanvang van mijn rede, somde ik de drievoudige toets op waaraan alle maatregelen met het oog op gezonde lucht m.i. moeten voldoen. Over 'funest bedrog' had ik het nog niet. Wie geïnteresseerd is in het verhaal over dieselgate, het grote emissieschandaal en wat er - met goede praktijken uit de VSA - aan gedaan, verwijs ik andermaal naar de uitgebreide tekst.

Sluitende controlemechanismen én effectieve handhaving zijn het sluitstuk van elke regelgeving. Sluitende maatregelen die structureel fraudeproof zijn, blijven cruciaal. Net zoals technologische innovaties, waaronder e-noses, voor de handhaving ervan. Immers,

zonder doortastende handhaving laten we het paradijs voor vrijbuiters en free-riders bestaan. Blijven beleid en recht dode letter.

Dames en heren, als slot nog deze 'uitsmijter': De Antwerpenaar is van nature ambitieus. 'Gezonde lucht voor deze en de volgende generaties Antwerpenaren', deze ambitie kunnen we m.i. nu al aangaan. Het Europese en Vlaamse beleid delen die ambitie, doch niet het tijdspad. Ik weet niet hoeveel Olympische zwembaden u nog tegoed heeft, maar de meesten van u, zullen net zoals ik, de 80 ver voorbij zijn alvorens we echt schone lucht kunnen inademen. Vandaar dit pleidooi om sneller dan nu gepland en zonder dralen, de richtwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie te halen.

Met heldere, haalbare en duidelijke tussendoelstellingen, is die ambitie haalbaar:

- Vanaf 2021 wordt jaarlijks een integraal voortgangsrapport over de emissies gepubliceerd, zijn de meest recente meetgegevens maximaal één jaar oud, en wordt de luchtkwaliteit globaal én in elke gemeente minstens jaarlijks resp. tweejaarlijks gemeten.
- Vanaf 2022 worden de uitlaatgassen van wagens en vrachtwagens jaarlijks gecontroleerd op fijnstof, stikstof- en zwaveldioxide.
- Vanaf 2024 bevat elk bestuursakkoord, gemeentelijk, provinciaal, gewestelijk of federaal, een geïntegreerd en samenhangend hoofdstuk over luchtkwaliteit dat echt over de muurtjes kijkt.
- Vanaf ten laatste 2025 hoeft geen enkele Antwerpenaar nog op houtverbranding te rekenen om zijn woning te verwarmen.
- Vanaf 2030 behoort Antwerpen niet langer tot de top 10 van het grootste aantal nieuwe kankerdiagnoses. Het gebruik van puffers is gehalveerd.
- Vanaf 2030 ligt geen enkel bedrijf nog op meer dan 10 km van een overslagpunt naar het spoor, binnenvaart of een andere duurzame, emissiearme vervoersmodus. Maximum 10 % van de vracht- en bestelwagens rijdt leeg rond. Nu is dat meer dan de helft.
- Vanaf 2030 is elke veestal emissiearm en de handelsbalans van landbouwproducten in evenwicht. In de vrijgekomen ruimte is 12.000 ha bos en 6.000 ha open natuur gecreëerd, zonder dat het globale inkomen van de landbouwers erop achteruit gaat.
- Vanaf 2035 vaart elk bestaand zeeschip emissievrij binnen territoriale wateren. Elk nieuw exemplaar is emissievrij.
- Vanaf ten laatste 2035 is het private wagenbezit in Antwerpen gedaald tot maximaal één per huishouden, waardoor het aantal voertuigkilometers met minstens 25 % en liefst 35 % is teruggedrongen, om systematisch verder door te dalen.
- Bij een nieuwe Curieuze Neuzen, in 2035 dus, staan alle bolletjes op groen in straten en buurten waar mensen wonen, kinderen en jongeren schoollopen, opgevangen of verzorgd worden. Paarse, donker resp. lichtrode of oranje bollen horen tot het verleden. Maximaal 10 % gele, voor meer dan 25 µg/m³) bollen worden node nog gedoogd.

Ik had ook een slide en een screenshot gemaakt van ons provinciehuis en de luchtkwaliteit gisteren, want ik kan dat zien op een app, en scoorden we 6 op 10. Maar hoe hoger de score, hoe slechter. U moet dat dus niet lezen als het rapport van uw kinderen. Als u 10 op 10 hebt is dat een slechte score, en 0 op 10 is een goede score. Maar de waarden voor fijn stof waren dus ruimschoots overschreden.

Maar kortom, en dat als conclusie, waar wachten we op ... behalve op de echte specialisten die ik hier naar hier wil roepen voor het panelgesprek. Aan hen en u is nu het woord.

Ik dank u!

Applaus

Aansluitend vindt een panelgesprek plaats.

GOUVERNEUR.- Misschien dat u zich kort even voorstelt.

Ik ga dat zo laten doen, dat is makkelijker dan dat ik dat bij iedereen doe.

Dr. Elke VALGAEREN.- Ik ben Elke Valgaeren. Ik ben hoofd van de Studiedienst van de Gezinsbond. Sinds meer dan 10 jaar ijveren wij voor een gezonde luchtkwaliteit.

Professor Dr. NAWROT.- Ik ben Tim Nawrot. Ik werk aan de Universiteit Hasselt en Leuven. Mijn vakgebied is milieuepidemiologie.

Dr. Ir. Caroline VAN DER HEYDEN.- Ik ben Caroline Van der Heyden. Ik ben adviseur Milieubeleid bij Boerenbond.

Ir. Roel VANEERDEWEG.- Ik ben Roel Vaneerdeweg, en ik werk als beleidsmedewerker bij het departement Omgeving van de Vlaamse Overheid over de problematiek van voertuigemissies.

GOUVERNEUR.- Misschien kunnen we meteen duiden dat dit de quadruple helix is. Dat wil zeggen: de overheid, de academische wereld, de civiele samenleving, zeg maar de Gezinsbond, en dan ook de sectoren, de Boerenbond.

De eerste vraag is eigenlijk de focus voor onze volgende generatie, deze generatie kinderen of voor de volgende generatie kinderen. Misschien is dit een vraag aan de Gezinsbond. Hebben jullie daar oog voor? Is dat een thema dat jullie beroert, bezighoudt, of niet echt?

Dr. Elke VALGAEREN.- Jawel, ik denk ongeveer 10 jaar geleden zijn wij begonnen met een project dat wij zelf 'kindnorm' heten. Daarmee willen wij uitdrukken dat het beleid eigenlijk in dienst moet staan van wat kinderen aankunnen en wat kinderen nodig hebben. En wat kinderen nodig hebben is die gezonde lucht. Zij hebben natuurlijk ook veel andere zaken nodig, maar gezonde lucht is zeker een primaire behoefte van kinderen. Kinderen zijn ook veel kwetsbaarder voor de luchtvervuiling die er vandaag is. Wij zien dat de

luchtkwaliteit wel verbeterd is, maar ook vandaag is de lucht nog veel te vervuild voor kinderen.

Ik heb met heel veel plezier uw openingsrede gelezen, omdat we hier echt wel een heel omvattend, integraal beeld krijgen van wat er problematisch is en wat er zou moeten gebeuren. Dus ja, wij zijn zeker vragende partij voor een beter luchtkwaliteitbeleid.

GOUVERNEUR.- Het is trouwens geen promorondje. Er gaan ook eens kritische stemmen komen. Dat is nogal wieses.

Wat heeft u het meest verontrust, of wat verontrust u in het algemeen het meest?

Professor Dr. NAWROT.- Enerzijds zijn er natuurlijk heel veel verbeteringen. U haalde de smog van Londen aan van 1952. Gelukkig doen zulke episodes zich vandaag niet meer voor. Maar we kunnen nog verdere gezondheidswinst halen, zoals u aangaf meer naar die normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. De Europese normen zijn niet ambitieus. En als ik iets van ons eigen onderzoek kan aanhalen is het bijvoorbeeld dat we nu roet in het lichaam kunnen meten. Roet blijft niet enkel in de longen, maar komt ook in de bloedbaan terecht. Zo kan luchtverontreiniging in alle orgaansystemen komen, en we vinden die terug aan de foetale kant van de placenta. Dat wil zeggen dat de foetus ook blootgesteld is, en dat is net de periode in het leven dat alle orgaansystemen in volle ontwikkeling zijn en wat maakt dat dit een heel gevoelige periode is. Ik denk dat normen niet moeten gemaakt worden met het oog op gezonde 30-jarigen, maar echt, zoals u ook aanhaalde, op de meest gevoelige groep in de samenleving, en dan denk ik inderdaad aan kinderen. Maar ook bij Muco-patiënten, om nog een voorbeeld te geven van eigen onderzoek, zien we echt de klinische impact van luchtverontreiniging. Bij Muco-patiënten wordt er, bij het minst dat zij zich iets minder goed voelen, geadviseerd om antibiotica te nemen. Zij hebben allemaal thuis ook antibiotica liggen. Het wordt opgeschreven in een boekje wanneer zij dat gebruiken. Wij zijn gaan nakijken of er een relatie tussen luchtverontreiniging en dat antibioticagebruik is, en onmiddellijk op de dag zelf dat de luchtverontreiniging stijgt - de luchtverontreiniging varieert van dag tot dag onder invloed van meteorologische omstandigheden - verhoogt onmiddellijk het risico in het gebruik van die antibiotica. Dus je ziet onmiddellijk een klinische impact in dergelijke groepen.

GOUVERNEUR.- Caroline, u weet het, vooral ammoniak, ik heb het ook genoemd, daar heeft de landbouw een heel grote impact op. De landbouwsector en de luchtkwaliteit heeft voor u weinig geheimen. Kan u daar iets meer over zeggen?

Dr. Ir. Caroline VAN DER HEYDEN.- Zoals u aankaart is luchtkwaliteit ook voor onze sector zelf van belang. We hebben daar zelf invloed van. Maar zoals u aangeeft, hebben wij er maar een kleine bijdrage in, de fijnstof die wij zelf imiteren. Dus maar 5 % van de PM2,5 is eigenlijk vanuit de landbouwsector. Aangezien er wel een ammoniakemissie van 95 % vanuit de landbouwsector komt hebben wij er dan natuurlijk wel een grotere bijdrage in. Daardoor wordt er ook sterk ingezet op het ammoniakbeleid. Er zijn verschillende wetgevingen, er zijn ook de Europese doelstellingen, er is ook het pasbeleid waardoor de

ammoniakemissie naar beneden gaat. Onze sector heeft ook de komende 10 jaar nog een belangrijke stap te zetten, die we zeker gaan zetten want het is natuurlijk in ieders belang.

GOUVERNEUR.- Roel, u ligt aan de basis van een proefproject 'Flitscamera's voor uitlaatgassen' Ik weet niet of u het weet, maar nu is het zo dat als je een wagen hebt krijg je 1 keer een milieuscore, en die blijft dan voor de rest van de tijd van de wagen wat die is, ongeacht wat u verder doet. En er is ook wel wat mogelijkheid tot sjoemelen. Dus vandaar allicht dat project.

Ir. Roel VANEERDEWEG.- Het is meer en meer bekend geworden dat er een groot probleem is met het feit dat wagens die op de Europese markt gebracht worden, op het ogenblik dat zij gehomologeerd worden getest worden op hun emissieprestaties. Die testen zijn door de band wel in orde, anders mogen die voertuigen niet verkocht worden. Maar van zodra die voertuigen effectief in uw garage staan en je rijdt met dat voertuig buiten stoten, vooral, die dieselwagens 4 tot 5 keer meer uit dan hun norm in 1 keer. Dus dat is wel een danig probleem, temeer omdat we er op mikken om minder voertuigkilometers met zijn allen te doen. Maar als onze voertuigen dan emitteren voor 4 of 5 voertuigen dan worden die normen toch wel heel bijzonder moeilijk haalbaar. Dat is een grote problematiek die zowel juridisch heel moeilijk ligt, en ook technologisch heel moeilijk aan te tonen is. Vandaar dat wij vanuit Vlaanderen die studie begonnen zijn waarop wij metingen zijn gaan uitvoeren langs een openbare weg. Wij hebben meer dan 200.000 voertuigen die passeerden, onder meer in Antwerpen, bemeten om te kijken wat die werkelijk uitstoten. We zijn momenteel die resultaten nog aan het verwerken, maar het is duidelijk dat er nog altijd zeer grote problemen zijn bij de naleving van Europese normen die al 20 jaar bestaan.

GOUVERNEUR.- En is dat dan echt op heel grote schaal, of is dat eerder marginaal?

Ir. Roel VANEERDEWEG.- Dat is helaas op een heel grote schaal nog altijd een probleem. Bij dieselveertuigen zien we dat die naleving echt nog niet in orde is, verre van. Benzinevoertuigen doen het iets beter. Ze zitten dicht bij de norm. En op het vlak van andere voertuigen zien wij ook dat er fraude gepleegd wordt, niet alleen door constructeurs maar ook door eigenaars. Bijvoorbeeld eigenaars van vloten vrachtwagens sjoemelen zelf ook dikwijls met hun voertuigen waardoor hun emissies drastisch stijgen, puur omwille van kostenbesparing.

GOUVERNEUR.- Ik heb even gerefereerd naar het beleidsplan Ruimte van de provincie en de belangrijke rol die gespeeld wordt daar nu de ruimtelijke ordening ook een grote impact heeft. Een pleidooi voor meer open ruimte, nu we ook weten dat landbouw een ongelooflijk belangrijke rol speelt voor de veilige en goede voedselproductie, en dat doen ze ook. Maar er is ook de keuze geweest, of zo is het toch minstens geëvolueerd, dat er ook heel veel gewassen hier geproduceerd worden, of veel van de producten die de landbouw produceert

ook bestemd worden voor de export. Rekening houdend met de impact op de emissies rijst dan de vraag, rekening houdend met de grote behoefte aan open ruimte, of we dat niet moeten herbekijken of we nog zoveel van onze schaarse ruimte, bij wijze van spreken, die we ook voor andere doelstellingen zouden kunnen en moeten gebruiken, moeten laten gebruiken verder voor de export van landbouw.

Ik weet dat we daarover van mening verschillen, maar eigenlijk is het vooral de visie of we die afweging toch eens niet grondiger moeten maken?

Dr. Ir. Caroline VAN DER HEYDEN.- In eerste instantie wil ik al aangeven dat wij als Vlaamse landbouw niet de intentie hebben om de wereld te voeden, en 85 % van de export gaat eigenlijk naar de omliggende landen en blijft binnen Europa. Het is ook de vraag, wat is export binnen zo'n kleine regio als Vlaanderen? Uiteindelijk moet je ook naar bedrijven gaan die ook nog kunnen overleven. De marges in de landbouw zijn nu eenmaal ook niet zo groot. Op zich is dan de vraag te stellen: produceren we nu voor de lokale regio? Wat is eigenlijk die lokale regio? Moeten we dan enkel binnen Vlaanderen kijken? Sowieso pleiten wij voor diversificatie binnen de land- en tuinbouw waar onze bedrijven kunnen inzetten, bijvoorbeeld op meer korte keten. Maar of zij allemaal die overschakeling kunnen doen zal moeten blijken.

GOUVERNEUR.- En zie je bij uw leden ook een echt grotere bewustwording van de impact en het belang ook van schone lucht, schonere leefomgeving, meer open ruimte, natuur, of is dat nog niet zo heel sterk te zien?

Dr. Ir. Caroline VAN DER HEYDEN.- Natuurlijk voelen zij dat langs alle kanten vanuit de maatschappelijke druk die komt. En u ziet ook heel veel bedrijven die de omschakeling proberen te maken naar lokale economie. Ook een deel vanuit economisch belang, want uiteindelijk als je korte keten gaat doen krijg je soms nog wel een iets hogere prijs waardoor het voor de landbouwer wel interessant kan zijn. Maar om nu te zeggen dat dit bij de ganse sector is, kan ik niet. Wij pleiten wel effectief voor die diversificatie. Dat blijft wel heel belangrijk.

GOUVERNEUR.- Voor de Gezinsbond is ruimte, ruimtelijke ordening de plek waar mensen wonen, kunnen wonen, afgelegen wonen. Is dat een thema?

Dr. Elke VALGAEREN.- Dat is zeker een thema, want ik denk dat er een heel grote link is tussen ons gebruik van de ruimte en de luchtkwaliteit. Dan denk ik dat dit in eerste instantie, maar niet alleen, gaat over het aantrekkelijk maken van de plekken waar mensen wonen, van de stadskernen, van de dorpskernen. We moeten die zo aantrekkelijk mogelijk maken zodanig dat gezinnen ook daar blijven wonen. Want we zien dat jonge mensen vaak in de stad wonen, maar eens er kinderen komen er toch gekozen wordt voor een woning op de buiten of in de stadsrand omdat er daar meer ruimte is. Dus ik denk dat het heel belangrijk is dat we ook die dorps- en stadskernen versterken zodat er daar genoeg speelruimte is voor kinderen, dat er genoeg groen is in de stad als buffer tegen

bijvoorbeeld de klimaatopwarming, maar ook om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. Wanneer we die steden aantrekkelijker kunnen maken voor gezinnen heeft dat ook een grote impact op de manier waarop we ons verplaatsen. Want met die ruimtelijke verrommeling in Vlaanderen denk ik dat dit heel moeilijk is om aan te pakken. Maar we moeten die uitdaging wel aangaan zonder natuurlijk dat buitengebied helemaal los te laten. Dat kunnen we ook niet doen. Ook een slecht gelegen woning heeft nog een emotionele waarde voor het gezin dat daar woont. Dus we kunnen dat niet helemaal loslaten. We moeten ook zorgen dat die buitengebieden nog voldoende omsloten blijven. Maar we moeten natuurlijk wel nadenken over: waar plaatsen we onze scholen? Waar maken we het aantrekkelijk voor nieuwe gezinnen om te gaan wonen? Dat moet daarom niet in dat buitengebied zijn.

GOUVERNEUR.- Tim, is ruimtelijke ordening een relevant thema voor een epidemioloog?

Professor Dr. Tim NAWROT.- De omgeving draagt bij aan de gezondheid, en het is inderdaad niet enkel luchtverontreiniging, maar groene ruimte is van belang. Enerzijds om de luchtkwaliteit te verbeteren, anderzijds door het klimaat. In steden heb je typisch die hitte-eilanden. Het is in de stad altijd warmer. Door voldoende groene buffers te voorzien kan je dat voor een stuk counteren. Er is ook wetenschappelijke evidentie dat de nabijheid van groen zinvol is: sociale cohesie, sociale interacties in parken. Mensen worden meer uitgedaagd tot fysieke activiteit. Wetenschappelijke studie tonen ook dat het stressniveau, cortisone wat gemeten kan worden, gerelateerd is aan de hoeveelheid groen in de nabijheid. En dan gaat het echt over stedelijk groen, stedelijke elementen van groen die daar gunstig op kunnen bijdragen.

GOUVERNEUR.- We hebben het al een aantal keren gehad over transitie, en het belang van transitie. Is dat ook iets waarin jullie de gezinnen ondersteunen, of niet echt?

Dr. Elke VALGAEREN.- Bij de Gezinsbond proberen we het beleid natuurlijk te beïnvloeden zodanig dat het beleid gezinnen ondersteunt. Wij proberen natuurlijk ook zelf een stukje onze rol daarin te spelen omdat wij zo veel gezinnen kunnen bereiken. Wij werken sensibiliserend rond luchtkwaliteit bijvoorbeeld. Wij hebben daar zelf ook nog een stukje een weg in te gaan. We geven bijvoorbeeld vandaag nog altijd - ik moet daar eerlijk in zijn - korting op huisbrandolie, op stookolie, maar ik denk dat we dit op termijn gaan moeten afbouwen zodanig dat de meer gezonde, of de minder schadelijke verwarmingsbronnen beter gepromoot kunnen worden. Dus wij proberen daar zeker sensibiliserend te werken, maar wij proberen ook het beleid aan te zetten om die gezinnen te ondersteunen. Want in jouw rapport krijgen de gezinnen een heel grote verantwoordelijkheid. Een groot deel van de slechte luchtkwaliteit is nog te wijten aan de uitstoot van het verkeer, waar gezinnen een belangrijk aandeel in hebben, maar ook van de verwarming van onze woningen. Een slechte isolatie speelt daar ook een rol bij. Ik denk dat wij als Gezinsbond, en als gezinnen zeker onze rol moeten waarmaken. Maar ik denk dat gezinnen dat niet alleen kunnen. Dus ik denk dat het heel belangrijk is dat gezinnen daarin ondersteund worden, en dat we daarbij

de grootste focus leggen op de meest kwetsbare gezinnen. Wanneer gezinnen het moeilijker hebben en het moeilijk hebben om de eindjes aan mekaar te knopen dan staat die goede luchtkwaliteit niet als eerste op het verlanglijstje. Dat is logisch. Nochtans worden die gezinnen vaak eerst getroffen door die slechte luchtkwaliteit, omdat ze in wijken wonen met een slechtere luchtkwaliteit, met minder groen, met minder speelruimten, in huizen die een slechtere binnenluchtkwaliteit hebben. Ik denk dat die ondersteuning van dat soort gezinnen echt wel heel cruciaal is om die omslag te kunnen maken, zodanig dat alle gezinnen mee kunnen en niet enkel de gezinnen die het zich vandaag al kunnen permitteren.

GOUVERNEUR.- Ik vind dit een vraag aan u, Roel. De uitfasering van kachels had men daar niet scherper voor moeten opteren?

Ir. Roel VANEERDEWEG.- Dat is een heel goede vraag. Het is eigenlijk een heel genuanceerd en complex verhaal. Wij werken bij onze diensten aan de Green deal voor houtverbranding. Naar aanloop daarvan, en het werk dat we daar eerder rond gedaan hebben, moet ik zeggen dat wij heel veel communicatie hebben met burgers en allerlei betrokken partijen. Ik denk dat het niet verkeerd is om te zeggen dat de helft van die communicatie in de trand is van "we gaan toch niet overdrijven, en fundamentalistisch doen, het is toch gezellig, en we moeten toch niet alles overboord gooien". Daar is natuurlijk iets voor te zeggen. We willen een ambitieus milieubeleid, maar we willen niet fundamentalistisch overkomen. Ik denk dat we voldoende draagvlak moeten hebben. Langs de andere kant zijn ook de andere helft van de berichten die ons bereiken mensen die met klachten komen over het feit dat hun burens hout verbranden. Ze hebben dan een nieuw ventilatiesysteem, ook volgens de norm, en zij zuigen dan al die vervuiling binnen, recht in hun huizen. Dat probleem gaat alleen maar toenemen. Onze huizen worden beter en beter geïsoleerd. Moet je dan nog een houtkachel zetten?

Als je mijn persoonlijke mening daarover vraagt, denk ik, als je dat rationeel bekijkt, er niet echt een toekomst meer is voor houtverwarming. Het grootste deel is ook gewoon sfeerverwarming. Dus kunnen we nu echt onze gezondheid op het spel zetten voor een goede sfeer? Daar moeten toch ook alternatieven voor zijn. Maar we moeten wel opletten dat we een milieubeleid ontwikkelen waarin dat mensen nog meekunnen, en waarop we voldoende draagvlak houden voor echt ambitieuze maatregelen die echt noodzakelijk zijn.

GOUVERNEUR.- Tim, vaak wordt gezegd de fijnstof is de grootste polluente killer. Wat zijn zo de effecten, ook vanuit uw onderzoek? Ik neem aan dat de focus sterk ligt op fijnstof, of niet? En zo ja, waarom?

Professor Dr. Tim NAWROT.- Fijnstof is bij heel veel ziekten verbonden. Dat gaat van een iets lager geboortegewicht tot eerdere sterfte. De impact bij ons is ongeveer 8 maanden tot een jaar dat we in levensduurverkorting hebben ten opzichte van de huidige luchtverontreiniging. Maar daartussen, zoals u liet zien in die piramide, zijn er heel veel verschillende ziekten die beïnvloed worden. Bijvoorbeeld 5 % van de hartinfarcten wordt

uitgelokt door fijnstof. Het risico op dementie is hoger in de buurt van drukke verkeerswegen. Vaak gaat het niet om enorm verhoogde risico's. Bijvoorbeeld in dementie ligt dat 7 % hoger. Dus geen 7 % mensen bij een verkeersweg krijgen dementie, maar het risico op dementie ligt hoger. Het zijn op zich geen verschrikkelijke grote risico's, maar wat maakt dat uiteindelijk de impact toch erg doorweegt, en u ook liet zien in die cijfers die vertalen naar de medische kosten, is dat wij allemaal zijn blootgesteld aan luchtverontreiniging. En dat maakt dat kleine risico's uiteindelijk heel belangrijk kunnen worden voor de volksgezondheid. Omdat er zoveel verschillende ziekteaandoeningen daarmee verbonden zijn, weegt het door.

GOUVERNEUR.- Misschien even terug naar de slimme handhaving.

U heeft daarnet al gesproken over het systeem dat u verder mee ontwikkeld heeft, en ook aan de basis van ligt. Weinig controlefraude - u hebt er misschien wel op geantwoord - is dat eigenlijk in heel Europa zo? Ik begrijp dat ook in de Verenigde Staten op een heel andere manier met wagenkeuringen wordt omgesprongen. Maar is het echt in heel Europa een probleem, of zitten wij daar wat aan de staart te bengelen?

Ir. Roel VANEERDEWEG.- Nee, dat is effectief een Europees probleem, en dat ligt aan die homologatiewetgeving die Europees geregeld is. Eigenlijk is het essentieel probleem van die voertuigen dat industriële emissie is, wanneer je een fabriek zet wordt dat aanzien als een fabriek dat emissies veroorzaakt, en die zijn goed gereguleerd. Er wordt daar ook veel winst geboekt, dat is geen probleem, maar het probleem is wanneer je een product hebt zoals een wagen die zelf emissies veroorzaakt komen we in conflict met de principes van de eenheidsmarkt in Europa, en daarin liggen die milieunormen vast. Daarin schuilt het grote probleem. De milieudoelstellingen van die voertuigen zitten eigenlijk verankerd in een wetgeving die bedoeld is om handel binnen die Europese eenheidsmarkt te versoepelen. Dus dat is absoluut geen wetgeving die gemakkelijk bruikbaar is om mee te handhaven. Dat heeft aanleiding gegeven tot die enorme normoverschrijding. Ik denk dat op het vlak van industriële emissies het ondenkbaar is dat een raffinaderij een norm met vier- of vijfvoudens zou overschrijden. De wereld zou eindigen, bij wijze van spreken. Maar voor voertuigen wordt dat aanvaard omwille van het feit dat het in een wetgeving zit die eigenlijk bedoeld is om constructeurs het zo gemakkelijk mogelijk te maken om hun voertuigen overal in Europa verkocht te krijgen.

GOUVERNEUR.- Kunnen mensen de kosten zodanig reduceren door die vormen van fraude? Gaat dat over zo'n grote getallen dat men dat risico neemt?

Ir. Roel VANEERDEWEG.- Dat is het erge daaraan. De investeringskost in een wagen is vrij hoog en de meerprijs om daar technologie op te zetten, die effectief normconform emissies zou teweegbrengen onder courant rijgedrag, is niet zo hoog. We spreken dan over een aantal honderd euro, misschien duizend. Op een investering van een wagen is dat niet zoveel. Maar het is toch die marge dat maakt dat constructeurs eigenlijk dimensioneren, zuiver willen testen, en niet op de werkelijke rijomstandigheden, dat is een. En ten tweede

zijn er ook vlooteigenaars van vrachtwagens die echt wel heel veel voertuigen in vloot hebben, die door te frauderen effectief kunnen besparen op de gebruikskosten van die voertuigen. Bijvoorbeeld omdat ze dan geen AdBlue moeten tanken, omdat zij gewoon willen vermijden dat zij technische defecten krijgen aan nazuiveringssystemen zodat de tweedehandswagen van die voertuigen op peil blijft. Maar daarmee veroorzaken zij echt enorme toename in emissies.

GOUVERNEUR.- Landbouw. Ik heb eigenlijk voor allebei van jullie een vraag. Er wordt nogal ingezet op stalemissie, op luchtwassers. Werkt dat goed? En is dat fraudegevoelig desgevallend? Wordt dat voldoende doorgevoerd, correct uitgevoerd, en leidt dat tot het resultaat dat beoogd wordt?

Dr. Ir. Caroline VAN DER HEYDEN.- Het is natuurlijk voor onze sector heel belangrijk dat alle zaken die daar gezet worden, de luchtwassers die in de praktijk staan, ook werken. Bij luchtwassers is het soms wel een genuanceerder beeld. Het is de landbouwer die de luchtwasser zet, maar het is ook de constructeur die daar de luchtwasser plaatst. Die moet dan goed gedimensioneerd zijn. Dat blijkt niet altijd even eenvoudig. Die luchtwassers worden op de markt gebracht, maar eigenlijk is de constructeur er daarna van af en is het de landbouwer die er dan de verantwoordelijkheid draagt, wat ook niet altijd zo vanzelfsprekend is. Maar voor onze sector is het natuurlijk heel belangrijk dat die werken.

GOUVERNEUR.- Wat doet die, de luchtwasser?

Dr. Ir. Caroline VAN DER HEYDEN.- Een luchtwasser is eigenlijk, het woord zegt het zelf, een mooie installatie die achter de stal wordt gezet. Uw ventilatiesysteem trekt de lucht uit de stal en duwt die dan in een luchtwasser. En de luchtwasser is gewoon een circulatiesysteem van water. Ammoniak is een wateroplosbare component, en die wordt vanuit de gasfase naar de waterfase gebracht. Dan kan je die biologisch of chemisch omzetten zodat het proces verbeterd wordt. Op het einde heb je een lucht die gezuiverd is van ammoniak.

GOUVERNEUR.- En wat gebeurt met het water dat die ammoniak heeft opgevangen?

Dr. Ir. Caroline VAN DER HEYDEN.- Een deel wordt mest. Dat is eigenlijk net hetzelfde en kan mee in de mestkelder. Bij de chemische luchtwasser is het zelfs zo dat je daar kunstmest mee maakt, een verbeterde meststof om in de landbouw te gebruiken.

GOUVERNEUR.- Heeft u daar enig zicht op of er controle is op de goede werking van die installaties?

Ir. Roel VANEERDEWEG.- Ik denk dat het belangrijk is dat je hoort hoe dat systeem werkt, het is eenvoudig uitgelegd, waarvoor dank. Maar eigenlijk is een luchtwasser een complex iets. Het principe is niet zo moeilijk, maar het is wel heel veel gevraagd aan een landbouwer die als kerntaak heeft om gewassen te zetten enz., om echt dat soort technische zaken te kennen. Eigenlijk zijn die bedrijven een klein chemisch fabriek. Bij de controles die gebeuren doen we metingen van wat die luchtwassers aantrekken en metingen op wat daar uitkomt. Men berekent dan daaruit het rendement. Het blijkt toch dat er veel problemen mee zijn omdat het zo technisch uitdagend is om dat goed te bedienen. Men kan zich inderdaad afvragen in hoeverre een landbouwer daar veel schuld aan treft. Maar het probleem is inderdaad wel groot, dat in de praktijk die luchtwassers niet altijd heel goed werken.

GOUVERNEUR.- Zijn er alternatieven?

Dr. Ir. Caroline VAN DER HEYDEN.- Eerst wil ik daarop zeggen dat wij zelf ook wel pleiter zijn van een aanpassing in de wetgeving waarin ook de leverancier daar een deel mee verantwoordelijk voor is, want dat is wel belangrijk.

Er zijn wel alternatieven. Dat zijn eerder brongerichte maatregelen, en die hebben zelfs een verbeterd effect op het klimaat in de stal. Dus zomaar pleiten dat we overal op elke stal luchtwassers zetten is zeker economisch en technisch niet haalbaar, en ook niet wenselijk. Uiteindelijk zijn er andere technieken die daar in aanmerking voor kunnen komen.

GOUVERNEUR.- Tot slot, het laatste thema is de tijdhorizon 2050. Dat is de tijdhorizon van de Europese Unie. Ik heb daarstraks ook de opmerking gemaakt dat velen van ons er dan ofwel niet meer zullen zijn, ofwel heel oud zijn. Maar de vraag is dan eigenlijk vooral: hoe wordt in het buitenland naar onze luchtkwaliteit gekeken? Hebt u daar zicht op, als u op buitenlandse congressen spreekt over uw epidemiologisch onderzoek, en u brengt informatie over België en Vlaanderen. Hoe positioneren wij als u een bench zou maken? Zijn wij nu bijzonder zwakke broertjes in Europa, of valt dat allemaal nog mee? En overdrijf ik een beetje?

Professor Dr. NAWROT.- U hebt een mooie kaart van die stikstofdioxide laten zien, en dan ziet u dat wij één grote rode vlek zijn, zoals Londen en Parijs. Dat is alles boven Samber en Maas, en Nederland ook, buiten de provincie Friesland, Groningen en Drente samen met het Ruhrgebied.

We zitten hier enerzijds met een slechte luchtkwaliteit. Als je dat gaat vergelijken met een aantal Aziatische landen of streken dan doen we het uiteraard veel beter. Dus je moet een beetje kijken waar het zit. Maar stikstofdioxide, ook echt in streetcanyons binnen steden, is een probleem. Daar zitten we nog ver boven de normen. Daar halen we soms de Europese norm niet. Dat is toch problematisch.

GOUVERNEUR.- We hebben het al gehad over stedelijk fijnstof. Kan dat enkel aan verkeer gelinkt worden? Of is er ook voor het ommeland en de ammoniakuitstoot ook een impact op fijnstof.

Professor Dr. NAWROT.- U moet zien dat stikstofdioxide, en dat is ook wat curieuze neuzen heeft getoond, echt heel lokaal is en bijna van straat tot straat kan veranderen, terwijl fijnstof veel meer een regionaal probleem is. U moet dat zien als een deken over een hele regio. Dat is onder andere een van de componenten, de ammoniak die niet onmiddellijk bij de stal, maar op grotere afstanden wordt omgezet in fijnstof. Dus fijnstof vormt meer een deken, enerzijds landbouw, natuurlijk ook nog die andere bronnen, maar is veel minder lokaal specifiek. Het vraagt ook om een aanpak die ruimer is. Een gemeente zou de stikstofproblematiek veel meer kunnen sturen dan bijvoorbeeld fijnstof.

GOUVERNEUR.- Dat betekent dat je het allemaal samen moet doen dus voor fijnstof.

Professor Dr. NAWROT.- Ja.

Dr. Elke VALGAEREN.- Je kan kijken hoe het probleem zich stelt in Vlaanderen in vergelijking met de andere landen, maar je kan ook kijken naar welk beleid gevoerd wordt om er iets aan te doen. Dan denk ik dat bijvoorbeeld op het vlak van alternatieven voor autoverkeer we in Vlaanderen nog wel een tandje kunnen bijsteken. We kijken vaak naar het noorden om ons beleid te laten inspireren. Dan denk ik dat bijvoorbeeld Nederland en Denemarken qua fietsbeleid toch een stapje verder staan, en dat we daar in Vlaanderen ook nog een tandje moeten bijsteken.

GOUVERNEUR.- Maar wij doen ons best.

Toch nog even voor u, voor de Gezinsbond, een opmerking. Ik kan mij voorstellen dat veel van uw leden ook niet staan te springen voor een slimme kilometerheffing, niet staan te springen voor het aanpakken van de salariswagen. Of is dat ook genuanceerd? Hebt u daar wat zicht op? Doen jullie peilingen om te horen of er voor dit soort voorstellen een draagvlak is? Of is dat draagvlak misschien groter dan we veronderstellen en vermoeden? Of heeft u daar weinig zicht op?

Dr. Elke VALGAEREN.- Wat wij in de eerste plaats doen is voorstellen doen die in het belang zijn van de gezondheid van de kinderen. En dan denk ik dat we iets moeten doen aan die verkeerssituatie in Vlaanderen. Dat kan je door positieve maatregelen te nemen, door mensen te stimuleren om de fiets te nemen, om te voet te gaan, om het openbaar vervoer te nemen. Maar als alle specialisten zeggen dat die slimme kilometerheffing het enige effectieve middel is om mensen uit de wagen te krijgen, denk ik dat wij als Gezinsbond niet anders kunnen dan te proberen dat draagvlak te vergroten en ook te wijzen op de vele positieve effecten die er zouden kunnen komen wanneer we de wagen meer laten staan. Want men wijst altijd op de problemen die er zijn, we geraken er anders niet, maar dat

heeft ook heel veel positieve effecten die goede luchtkwaliteit, die betere leefkwaliteit in de steden en de dorpen, die kinderen die alleen naar school kunnen fietsen. Dus we moeten meer op dat positief verhaal inzetten dan op die gezinnen. Er zullen inderdaad gezinnen zijn die daar last van hebben, maar ik denk dat we daar als samenleving toch voor moeten gaan.

Ir. Roel VANEERDEWEG.- Ik volg volledig uw pleidooi. Ik vind dat helemaal terecht. Ik denk ook dat we, zoals u zei, meer behoefte hebben aan samenwerking en gedeelde doelen. Op dit ogenblik is ons departement verantwoordelijk voor het halen van milieudoelstellingen. Maar voor heel veel van de problematieken die aan bod gekomen zijn zitten wij niet aan de knop of in de regering, en het is niet altijd heel gemakkelijk om een gemeenschappelijk project op te bouwen. Ik denk de geïntegreerde aanpak en samenwerking zijn een heel grote uitdaging voor de toekomst en zal noodzakelijk zijn om, hopelijk, sneller aan een betere milieukwaliteit te komen. Dus dat is zeker en vast iets dat ik ook wil ondersteunen.

GOUVERNEUR.- Ik kan mij voorstellen, ik weet het niet, maar ik ga toch ook aan u de kans geven mocht er nog een vraag zijn. U krijg niet altijd Tim Nawrot, die heel geregeld ook in de pers verschijnt, opiniestukken schrijft, wetenschappelijk onderzoek voorstelt, te zien en eventueel ook vragen aan te stellen. Dat geldt allicht ook voor de anderen. Ik weet niet of er eventueel vragen, opmerkingen, bedenkingen, of suggesties zijn, iets dat totaal van de pot gerukt is, iets waar u het fundamenteel mee oneens bent? Of wacht u gewoon op de receptie? Dat mag ook.

Nee, ik ga u dan nog heel kort bedanken om tot hier te komen.

De gouverneur en haar gastsprekers ontvangen applaus.

GOUVERNEUR.- Ik ga gewoon nog 1 seconde nemen om af te sluiten.

Heel hard bedankt. Bedankt voor jullie geduld. Zoals ik zei, dit is een spreektekst. Er is een veel langere, uitgeschreven versie en tekst van om en bij de 70 pagina's.

Ik wil heel graag Maarten Jans bedanken, want die heeft heel veel gelezen, ook heel veel bij elkaar gebracht, ook heel veel mensen gesproken. We hebben echt met heel veel experts gesproken om de rede te kunnen schrijven. Voor mij is het vooral het thema verzinnen, en dan ook herschrijven en speech schrijven, en tot op de laatste minuten alle tik- en schrijffouten uithalen, de ideeën wat mee spuien, de gesprekken mee voeren. De uitgebreide tekst vind ik zeer lezenswaardig. Ik heb trouwens gisteren, moet ik even bekennen, de minister gezien en haar gezegd wat ik zou zeggen, en ze zei: doe maar. Dus ik voelde mij wel wat gesterkt.

In elk geval wens ik u een zeer fijne receptie, en ik kijk uit naar de verdere begrotingsgesprekken.

Bedankt, en laat het u smaken.

Applaus

VOORZITER.- Mevrouw de gouverneur, beste panelleden,

Hartelijk dank namens de leden van de raad en van de aanwezige toeschouwers. Met deze uiteenzetting hebt u, samen met de panelleden, ons verder doen nadenken over onze luchtkwaliteit. Een thema dat ieder van ons aanbelangt, voor onszelf, maar ook voor onze komende generaties. Luchtkwaliteit is niet alleen een thema van vandaag, maar ook van morgen, en heel waarschijnlijk van vele decennia. Laten we hier samen, jong en oud, aan meewerken.

Dames en heren, we zijn hier aan het einde van de zitting gekomen.

Mag ik u, in naam van de gouverneur, uitnodigen op de receptie hierboven in de ontvangstruimte. Ik verwacht alle raadsleden, en eventuele geïnteresseerden, volgende week dinsdag terug om 14 uur om onze debatten verder te zetten.

Dank u wel, en veilig thuis.

Applaus

De vergadering wordt geschorst omstreeks 15.50 uur.