



GREENPEACE



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

28 september 2018

Bezwaarschrift ontwerp luchtbeleidsplan

Beste,

Hierbij willen Bond Beter Leefmilieu, Greenpeace, Natuurpunt en de West-Vlaamse Milieufederatie volgende bezwaren, opmerkingen en vragen indienen bij het ontwerp luchtbeleidsplan.

1. Algemene beoordeling

Het plan bevat doelstellingen op korte termijn, middellange termijn (2030) en lange termijn (2050) die afgeleid zijn van de geldende Europese grens- en richtwaarden (onder de vorm van concentraties, maximaal aantal overschrijdingen, etc.) en de WHO-advieswaarden. De milieu- en natuurverenigingen ondersteunen in grote lijnen de doelstellingen van het plan. Het is positief dat de advieswaarden van de WHO worden gehanteerd als lange termijn doelstelling. Omwille van de sense of urgency voor de volksgezondheid, zijn wij echter van mening dat de advieswaarden van de WHO al veel sneller moeten behaald worden dan in 2050. We kunnen niet nog 30 jaar wachten op een gezonde luchtkwaliteit.

Het plan bevat een belangrijk luik over wegverkeer, al ontbreekt voor de belangrijkste maatregelen een concrete timing en/of invulling. Wij ondersteunen het engagement voor de invoering van een kilometerheffing voor personenvervoer. Dit blijft echter heel vaag. Wij vragen om een concrete timing in het luchtbeleidsplan op te nemen om de kilometerheffing op korte termijn in te voeren.

Naast een kilometerheffing voor personenwagens worden ook andere potentieel veelbelovende maatregelen vooruit geschoven: het wettelijk kader voor ultra-lage emissiezone, trajectcontroles, uitfasering van oude en vervuilende stookinstallaties, verlaging van emissies door fossiele brandstoffen, ...

Het plan moet sterker inzetten op reducties van luchtvervuiling bij intensieve veeteelt. Deze sector is immers verantwoordelijk voor het grootste aandeel in secundair fijn stof. Nu wordt vooral ingezet op luchtwassers bij nieuwe stallen. Een aanzienlijk deel van de bestaande stallen zal tegen 2030 echter niet uitgerust zijn met een luchtwasser (ca 60% van het totaal aantal varkens zal niet gehuisvest zijn in een stal met een luchtwasser). De milieuverenigingen vragen daarom bijkomende maatregelen zodat een groter aandeel van de bestaande stallen wordt uitgerust met een luchtwasser. Daarnaast vragen de milieuverenigingen dat op korte termijn onderzocht wordt welke effecten een afbouw van de veestapel/ regionale spreiding op de lokale en Vlaamse luchtkwaliteit en op het behalen van de NEC-doelen. Deze vormen dan mee (samen met andere milieuparameters) de basis voor een afbouw en deconcentratie van de Vlaamse veestapel.

De maatregelen rond huishoudelijke houtverbranding moeten ambitieuzer. De Green Deal Houtverbranding vertrekt te veel vanuit het idee dat de houtverbranding wat efficiënter moet gebeuren. De Deal stuurt aan op vervanging naar nieuwe verbrandingsinstallaties. Andere opties komen onvoldoende in het vizier.

2. Situering en scope van het plan (blz. 21 - 41)

- 2.7 Interacties met andere beleidsthema's: luchtbeleid/houtverbranding heeft ook een link met circulaire economie: hout moet in de eerste plaats voor hoogwaardige toepassingen gebruikt worden. Verbranden komt pas laatst. Het hout dat gebruikt wordt om pellets te maken valt in hetzelfde segment als dat voor de productie van OSB-platen. Rekening houdend met het cascadeprincipe zou dus enkel restafvalhout gestookt mogen worden. Dat "afvalhout" zal in de toekomst daarnaast meer en meer ingezet worden als koolstofbron als alternatief voor de petrochemie. Het deel dat nog kan overblijven voor houtverbranding zal dan ook marginaal zijn. Het beleid zou hier rekening mee moeten houden.
- punt 2.7.3. link met ruimtelijk beleid:
De Nederlandse GGD [adviseert](#) om een preventieve bufferzone te behouden tussen stal en woningen -andere dan boerderijwoning- van 250 meter. Dit, omdat het hen voldoende blijkt aangetoond te zijn dat er gezondheidsschade mogelijk is. Dit heeft effect op het ruimtelijk beleid, zowel voor het optrekken van nieuwe stallen, als het vergunnen van nieuwe woningen in landelijk gebied. 'Want steeds vaker worden veel dieren op één plek gehuisvest en zijn stallen niet volledig afgesloten. Dat neemt niet weg dat er nu al uit voorzorg maatregelen genomen moeten worden: de resultaten van het VGO-onderzoek bieden daarvoor voldoende argumenten.'
- Ook geur maakt onderdeel uit van luchtkwaliteit. Dit wordt binnen het rapport enkel opgenomen voor houtverbranding en NMVOS bij de petrochemie. Ook de landbouw (veeteelt en akkerbouw) is verantwoordelijk voor geurhinder, in het bijzonder de pluimvee (en nertskwekerijen) en de cumulatie van vee in

concentratiegebieden. Niet alleen zijn de normen voor bewoners van landelijk gebied (niet woonkern) [heel ruim](#) (tegenover industriële normen), daarenboven gaan ze ook uit van gemiddelden (kuikens emitteren minder dan slachtkippen) en van het zuiverend effect van luchtwassers.

In referenties staat BBT 2006 vermeld. Zou hier niet het [vernieuwde BBT van 2017](#) vermeld moeten worden?

In Vlaanderen zit 11% van de varkens in stallen met luchtwassysteem (2012), Nederland kent meer dan [50% van de varkenshouders](#) met een luchtwassysteem. Hoeveel percent van de varkens deze vertegenwoordigen, moet eens bekeken worden. 29% van de Vlaamse kippen zitten in emissiearme stallen (2012). Daarenboven worden grote stallen gebouwd tot op 10 meter van bestaande huizen in landelijk gebied en is de cumulatie van (piek)emissies binnen die regionale concentratie te bekijken. Jaar- en regionale gemiddelden zorgen voor een nivellering van de lokale uitstoot. Het gebrek aan cijfers uit veldonderzoek is absoluut als het over immissie naar de buurt gaat. Daarenboven bestaat er geen onderzoek naar de gezondheidseffecten van de intensieve veeteelt op de omwonenden in Vlaanderen. De effecten van fijn stof verwijdering, net als deze voor ammoniak, zoonosen, endotoxinen en geur, moeten dan ook in dit licht geëvalueerd worden.

- Ook drift van pesticiden wordt niet opgenomen in het luchtkwaliteitsplan. Dit is niet zozeer een Vlaamse, eerder een lokale aangelegenheid. Het is wel Vlaanderen die de preventieve maatregelen kan opleggen als het gaat om afstandspereimeters tot bewoning (elke bewoning), momenten van sproeien, handhaving, goed nabuurschap,...

3. Doelstellingen (blz. 42 - 50)

Het plan stelt volgende doelstellingen voorop:

- korte termijn: "behalen EU normen"
- middellange termijn (2030): "bereiken emissieplafonds van de NEC-richtlijn voor 2030 / halveren de gezondheidsimpact ten gevolge van luchtverontreiniging / oppervlakte van ecosystemen waar de draagkracht voor vermisting of verzuring wordt overschreden, met een derde terugdringen ten opzichte van 2005"
- Op lange termijn (2050) "brengen we de luchtvervuiling door antropogene bronnen, zoals industrie, landbouw en verkeer, drastisch terug".

De milieu- en natuurverenigingen hebben hier volgende opmerkingen bij:

- Beperken van de gezondheidsschade moet ambitieuzer omschreven worden, aangezien heel wat onderzoek aantoonde dat ook onder de wettelijke drempels gezondheidsproblemen optreden, zeker bij kwetsbare groepen zoals bijvoorbeeld zwangere vrouwen, jonge kinderen en bejaarden. Bovendien voert de WHO onderzoek uit naar de gehanteerde advieswaarden, die hoogstwaarschijnlijk verder verstrengd zullen worden. Het plan moet rekening houden met dit bijkomend onderzoek van de WHO.
- Het behalen van de advieswaarden van de WHO moet sneller gebeuren dan in 2050. De gezondheidsschade door luchtvervuiling is aanzienlijk, we kunnen niet nog 30 jaar wachten op een gezonde luchtkwaliteit.

- Er zou ook een aparte doelstelling moeten opgenomen worden voor kwetsbare groepen, zoals bv. de kindnorm van de Gezinsbond.
- Opnemen van 'geur' als parameter binnen het luchtbeleidsplan. Dit, gezien de aantoonbare gezondheidseffecten.
- Onderzoek is nodig naar andere gezondheidseffecten van de veeteelt in gebieden met hoge concentraties aan dieren, op omwonenden. Onderzoek naar de verspreidingsroutes in en interacties met het milieu. Onderzoek naar de effecten van de intensieve veeteelt op de gezondheid van de inwoners van het Vlaamse Gewest.
- Niet enkel de NO₂ en BC moeten in rekening gebracht worden bij het monitoren van luchtkwaliteit, ook de concentraties aan (NH₄)₂SO₄ en NH₄NO₃ zijn van belang bij een correcte inschatting van de luchtkwaliteit, gezien deze een gevolg zijn van de reactie tussen het NH₃ uit de veeteelt (West-Europa) en de emissies uit de industrie-, energie- en transportsector. Dus ook graag meer aandacht voor 'cocktails' van luchtvervuiling. Ze geven een goede algemene indicator van de afname van emissies uit de verschillende sectoren.
- tabel 8: doelen voor daling kritische lasten zijn veel te zwak. Hoe komt men tot die doelen in 2030? Zit beslist beleid daarin? PAS maatregelen? Dit moet sporen met oa de afspraken in het Vlaams Natura2000 programma tegen 2020 en vanuit 2020 extra ambities nemen richting 2030. Focus moet liggen op niet watergebonden habitats (A habitats) waarbij je enkel met herstelbeheer geen verbetering kan krijgen. De stikstofdepositie op deze habitats moet tegen 2050 onder de KDW.
- Volgens de milieuverenigingen moet in de lange termijn doelstelling ook nog huishoudelijke houtverbranding toegevoegd worden.

4. Omgevingsanalyse (blz. 51 - 76)

4.1.1. Historische evolutie van de emissies

De milieu- en natuurverenigingen hebben volgende opmerkingen bij dit luik van het plan:

- Hier dienen ook de reacties van emissies bekeken te worden. Ammoniak reageert tot secundair fijn stof en betekent op die manier een wezenlijke bijdrage aan de hoeveelheid fijn stof in de lucht. Immissie-analyse kan dan ook een beter beeld geven. Dit wordt bij 5.1 wél aangegeven. Evolutie in uitstoot biologische contaminanten werd niet opgenomen.
- Geen analyse van drift van pesticiden. Dit moet toegevoegd worden.
- 4.2.2, p. 72 2e paragraaf: "*Gezien deze overschrijdingen zich beperken tot de directe omgeving van de bronnen, is de blootgestelde bevolking minimaal.*" Wat is hier de definitie van 'minimaal'? Aangezien dit vaak over plaatsen gaat in stedelijk gebied zal het aantal blootgestelde personen toch relevant zijn, bovendien

worden de personen in de personenwagens (de 'bronnen') ook en zelfs in grote mate blootgesteld aan de uitgestoten NO₂-concentraties.

5. Actieplan

5.2 Transport (blz. 79 - 105)

A. Ruimtelijke ordening - gezonde leefomgeving

- hier is een extra actie nodig voor plaatsen waar kwetsbare groepen verblijven, zoals crèches, scholen,... Zie bv. de maatregelen in Antwerpen rond inplanting van scholen.

B. Mobiliteit

- Positief is dat men wil inzetten op een daling van het aantal afgelegde autokilometers, van 58 naar 51 miljard voertuigkilometers. Daarvoor wordt onder meer ingezet op een KM-heffing voor personenwagens. Een concrete timing en invulling moeten vastgelegd worden, anders is dit een lege doos. Daardoor is het ook niet mogelijk om het effect ervan in te schatten.
- Er wordt vanuit gegaan dat een KM-heffing zal zorgen voor 22% minder autokilometers in 2030. Dat is een zeer goede maar ook zeer ambitieuze doelstelling en veronderstelt een sterk sturende en dure heffing. Indien dat niet gerealiseerd wordt, zullen er meer inspanningen nodig zijn van andere activiteiten om de doelstellingen te halen. Dat kan best nu al ingecalculeerd worden in een apart scenario.
- Bijkomende kanttekening: er komt opnieuw een diepgaand onderzoek, terwijl er de afgelopen jaren al verschillende onderzoeken en proefprojecten plaatsvonden (die allemaal positieve resultaten gaven). Dit zal allicht betekenen dat de daadwerkelijke invoering van een slimme kilometerheffing voor personenwagens opnieuw op de lange baan wordt geschoven en waarschijnlijk zelfs niet in de volgende legislatuur realiteit wordt. Om de luchtkwaliteits- en klimaatdoelstellingen te halen moet een slimme kilometerheffing onverwijld worden ingevoerd, bouwend op de lessen uit de invoering van de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens.
- Minder positief is dat uitbreiden van de capaciteit van autowegen-infrastructuur niet in vraag wordt gesteld (Brusselse ring, N16, N31, N8). Integendeel, het wordt zelfs voorgesteld als een maatregel die zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer en daardoor dus een betere luchtkwaliteit. Deze redenering houdt absoluut geen rekening met de verkeersgenererende impact van 'optimalisatie' of bijkomende capaciteit, waardoor na enkele jaren geen sprake meer is van betere doorstroming, maar wel van nog meer verkeer. Dit is dan ook in strijd met de doelstelling van het plan om tot een daling van het aantal autokilometers te komen. Deze doelstelling kan niet gecombineerd worden met meer capaciteit voor autowegen. Meer capaciteit zal de groei van het autoverkeer - op deze grote ringwegen zoals rond Antwerpen en Brussel maar ook op de lokale wegen daar naartoe, iets wat in dit ontwerp plan lijkt vergeten te worden - vergemakkelijken. Mensen zullen dan nog minder snel geneigd zijn om naar alternatieven te zoeken.

- Er wordt gesteld dat er bij infrastructuurwerken ingrepen zullen komen om de blootstelling te verminderen, waarbij meermaals verwezen wordt naar geluidsschermen. Het klopt dat de luchtvervuiling vlak achter een scherm kleiner is, maar op een grotere afstand van het scherm is de vervuiling juist groter (door turbulentie). Het plaatsen van geluidsschermen is op zich een goede maatregel, maar het effect op luchtkwaliteit is beperkt en in bepaalde gevallen zelfs contra-productief. Ondertunnellen en de lucht zuiveren (cfr. Ringland) is veel effectiever.
- 'We nemen weloverwogen keuzes rond verkeersgenererende projecten' (blz. 88): dit is zeer terecht, maar de invulling van deze maatregel blijft heel vaag. Wij stellen voor dat deze maatregel decretaal vertaald wordt in de Codex ruimtelijke ordening.
- "*We vergroenen de stedelijke logistiek*": we pleiten ervoor het goederenvervoer in de steden emissievrij te maken tegen 2025. In Nederland werkt een coalitie van steden hier nu al naartoe via de Green Deal ZES. Wij vragen dat dit ook opgenomen wordt in het luchtbeleidsplan.
- Het streven naar een modal shift voor zeehavens mag niet resulteren in een optie op alle mogelijkheden. Met het voorbeeld van de Zeehaven van Brugge is bewezen dat de enorme investeringen in de ontsluiting van de A11, in combinatie met het versterken van het spoor, de ontsluiting via de stadsvaart en de voorzichtige start van de estuaire vaart vooral leiden tot een stand-still en dus het behoud van het transport over de weg. Een werkelijke modal shift naar de meest duurzame transportmodaliteit is - voor een degelijk luchtkwaliteitsplan - een must.
- Wij vragen om in plan ook een maatregel op te nemen inzake scooters en brommers op fossiele brandstof. De impact van deze scooters en brommers op luchtkwaliteit is immers opmerkelijk groot. Gemotoriseerde tweewielers kunnen tot wel 2700 keer meer schadelijke stoffen uitstoten als een bestelbusje en tot 100 keer vervuilender zijn dan een oude dieselauto.

C. Vergroenen voertuigenpark

- Nichevloten: waarom nog blijven inzetten op hybride bussen en niet direct omschakelen naar volledig elektrisch? De overheid zou het goede voorbeeld moeten geven. Wij vragen dat dit engagement wordt opgenomen in het luchtbeleidsplan.
- een wettelijk kader voor ultra-lage emissiezone: dit is een goed voorstel, maar gezien de urgentie op vlak van luchtkwaliteit en klimaat is het te vrijblijvend geformuleerd. Dit ULEZ-kader mag geen dode letter blijven, steden en gemeenten moeten dit gekaderd zien in een ambitieuze, coherente visie om wagens met verbrandingsmotor uit te faseren. Steden en gemeenten moeten aangezet worden tot uniformiteit, en dat kan door het uitrollen van een LEZ in heel Vlaanderen, waarbij steden gezamenlijk ook ULEZ's invoeren. De Vlaamse overheid moet ook aandringen bij de federale overheid voor een nationale

einddatum voor de verkoop van wagens met verbrandingsmotor, zoals dat ook al in andere landen zoals Frankrijk en Groot-Brittannië gebeurde. Een recente [studie](#) van het [Duitse Lucht- en Ruimtevaartcentrum](#) in opdracht van Greenpeace geeft aan dat Europese lidstaten ten laatste in 2028 de verkoop van wagens met verbrandingsmotor moeten stopzetten om de engagementen in het klimaatakkoord van Parijs na te komen.

- inzetten op snelheidsaanpassingen en trajectcontrole: dit is een goed voorstel. Dit zal voor luchtkwaliteit meer effect hebben dan geluidsschermen
- "We verminderen de blootstelling aan tunnelmonden". Hetzelfde probleem stelt zich ook aan de in- en uitrit van ondergrondse parkeergarages in steden en gemeenten. Het plan moet hier ook de nodige aandacht aan besteden.
- Tabel 19: het zou goed zijn als aangegeven wordt welk aandeel 'minder autokilometers' (een km-heffing) heeft in de totale reductie door verkeer. Dit om in te kunnen schatten hoe noodzakelijk en hoe sturend een kilometerheffing moet zijn om de luchtkwaliteitsdoelstellingen te kunnen halen. Indien een kilometerheffing op korte termijn geen realiteit wordt, moet ook ingeschat worden welke inspanningen andere activiteiten of sectoren moeten leveren om aan de doelstellingen te voldoen.
- *"Indien bij de invoering van een slimme kilometerheffing de verkeersbelastingen worden afgeschaft, zien we erop toe dat het sturende effect naar aankoopgedrag dat de vergroende belasting op inverkeerstelling (BIV) nu realiseert, verder versterking krijgt via de tarieven van de kilometerheffing."* We pleiten ervoor de BIV te behouden (ook bij de invoering van een slimme kilometerheffing), om een zekere drempel te behouden bij de aankoop van een wagen - ook de bouw van een wagen heeft een milieuimpact - en om mensen ook bij de aankoop van de wagen een incentive te geven voor een model met een lage uitstoot te kiezen.
- *"Ook voor vrachtwagens gelden er nog geen verplichtingen voor de CO₂-uitstoot."*
⇒ Er werd een [voorstel voor uitstootnormen voor vrachtwagens](#) gelanceerd door de Europese Commissie in mei 2018. In dit kader is het belangrijk om de komende maanden op Europees niveau te pleiten voor ambitieuze Europese uitstootnormen voor vrachtwagens, nl. een CO₂-reductie van 24% tegen 2025 (t.o.v. 2015), een CO₂-reductie van 35-45% tegen 2030 en een bindende minimumnorm voor het aandeel emissievrije vrachtwagens: 5-10% in 2025 en 20-30% in 2030.
- De invoering van de WLTP-test is een goede eerste stap om de kloof tussen theoretische en werkelijke CO₂-emissies te dichten. Maar om te vermijden dat er op termijn ook met deze test gesjoemeld wordt, vragen we om een praktijktest in te voeren die de werkelijke CO₂-emissies meet. Voor luchtvervuiling (NO_x, fijn stof) gebeurt dit sinds september 2017 via de Real Driving Emissions-test. Deze testprocedure moet uitgebreid worden naar CO₂-emissies. Daarnaast moet men vanaf 2021, voor nieuwe wagens, een not-to-exceed (NTE) limiet (van 15-20%) vastleggen tussen de CO₂-waarde gemeten in het labo en de CO₂-waarde gemeten op de weg.

- Hybride voertuigen en CNG-wagens vallen voor ons niet onder de noemer "emissievrij". CNG is geen duurzame transportbrandstof op lange termijn, omdat we tegen 2050 naar nuluitstoot van CO₂ moeten evolueren (cfr. Klimaatakkoord Parijs). Bovendien leveren elektrische modellen ook meer voordelen op vlak van luchtkwaliteit. We pleiten er dan ook voor om op elektrisch personenvervoer in te zetten en geen grootschalige CNG-infrastructuur voor personenwagens uit te bouwen om lock-in effecten te vermijden.
- Kantekening bij "slimme verkeerslichten en groen golf" (p. 99): Terwijl dit aan bepaalde verkeerspunten een goede oplossing kan zijn, mag dit niet leiden tot beleid waarbij doorstroming van het autoverkeer heilig is, en ten koste gaat van doorstroming van bv. fietsers of voetgangers (verwijzend naar recent AWW-debacle met voorrang aan fietspaden).

5.3 Industrie (blz. 106 - 122)

Voor industrie is nu een gedetailleerd programma opgenomen, vnl. op basis van BBT-onderzoeken.

- Wat ontbreekt voor de milieu- en natuurverenigingen:
 - stookinstallaties op steenkool uitfaseren en geen nieuwe toelaten
 - inzetten op gebruik restwarmte: Volgens VITO-onderzoek kan tot 62% van de warmtevraag in Vlaanderen kostenefficiënt worden ingevuld met het benutten van restwarmte. Zo kan veel uitstoot door industrie en door huishoudens vermeden worden. Zie: <http://www2.vlaanderen.be/economie/energiesparen/beleid/Warmte-Vlaanderen2015.pdf>

5.4 landbouw (blz. 123 - 135)

De milieu- en natuurverenigingen zijn van mening dat er meer ambitieuze maatregelen in het luchtbeleidsplan moeten opgenomen worden om luchtvervuiling door landbouw terug te dringen.

- Voor landbouw worden enkel end-of-pipe maatregelen voorzien (vnl. luchtwassers op stallen), er is totaal geen bronaanpak door het reduceren van de veestapel. Voor verkeer is het verminderen van het aantal afgelegde kilometers wel een doelstelling.
- Daarnaast is er geen onderzoek naar het effect van de emissies van de veeteelt en de bevolkingsgroep die hierdoor geraakt kan zijn. Binnen dit onderzoek moet het complex veeteelt-akkerbouw beschouwd worden, gezien de emissies uit akkers (zowel NH₃, CH₄, endotoxinen, zoonosen, geur) ook in combinatie tot gezondheidseffecten leiden.

" De uitstoot van fijn stof afkomstig van stallen levert op Vlaams niveau geen noemenswaardige problemen op. Eventuele knelpunten worden op

vergunningniveau aangepakt op het ogenblik dat bestaande stallen worden hervergund of wensen uit te breiden of op het ogenblik dat een exploitant een vergunning aanvraagt voor een nieuwe stal. Daarbij komt dat door de invoering van de ammoniakemissiearme staltechnieken en het in gebruik nemen van luchtwassers (met als oogmerk het reduceren van de NH₃-emissies) ook de fijn stof emissies uit stallen stelselmatig worden gereduceerd. Het NH₃-beleid ten aanzien van de stallen levert dus ook op het vlak van fijn stof winsten op.”

Dit is ten dele correct: de uitstoot van fijn stof (en inherente biologische contaminatie) levert in eerste instantie in de omgeving last. Nederlands onderzoek bracht aan het licht dat "er voldoende aanwijzingen zijn dat wonen in de buurt van veehouderijen specifieke gezondheidsrisico's met zich meebrengt. De bewijskracht voor causaliteit schiet echter tekort. Wel kunnen zich rond veehouderijbedrijven verhoogde fijnstofconcentraties voordoen. Aanpak van dergelijke hot spots wordt aanbevolen in het advies Gezondheidswinst door schonere lucht. Reductie van de uitstoot van ammoniak vanuit de veehouderij, dat bijdraagt aan de vorming van fijnstof, is eveneens van belang ter bevordering van de volksgezondheid als geheel.” (Brief voorzitter Gezondheidsraad Nederland bij aanbieden advies 'Gezondheidsrisico's rond veehouderijen' 14 februari 2018)

De aanpak van fijn stof en ammoniak vergt echter een Vlaams beleid. Onderzoek naar de efficiëntie en gebruik van luchtwassers op basis van veldmetingen, retroactieve maatregelen voor reeds vergunde stallen, afbouw van de veestapel, monitoring gezondheidseffecten, preventieve ruimtelijke maatregelen, ... zijn echter Vlaamse materie. Daarenboven is er ook de rol van methaan in de vorming van ozon, die hier te weinig in wordt belicht. Zowel voor methaan als ammoniak zijn de voornaamste gezondheidseffecten voornamelijk gelieerd aan secundair gevormde stoffen, respectievelijk ammoniumnitraat/-sulfaat en ozon. In dit kader is het relevant te verwijzen naar de [kamerbrief](#) van Carola Schouten (03-08-2018), waarbij zowel Nederlands bevolkingsonderzoek als Vlaams literatuuronderzoek gekaderd worden.

- De aannames ammoniakuitstoot per dier zijn hoogstwaarschijnlijk gebaseerd op ideale omstandigheden. Herbekijken van de efficiëntie van luchtwassers en controle op het gebruik, hebben in Nederland reeds andere berekeningen naar voren gebracht, in het bijzonder voor [combiluchtwassers](#). Daarnaast mag het effect van de luchtwassers ook niet overschat worden, gezien enerzijds niet elke stal uitgerust kan worden met een hoogperformante luchtwasser en anderzijds de werking van luchtwassers op vandaag suboptimaal kan genoemd worden, blijkens een [parlementaire vraag](#) van Wilfried Vandaele (21 maart 2017) . Daarenboven moet de uitstoot van ammoniak niet enkel per diersoort worden bekeken, ook in absolute termen. Per diersoort is er een duidelijke verbetering (theoretisch zeker) te merken, maarde toename van het aantal dieren leidt tot neutralisering van de positieve evoluties in uitstoot per dier.. Dit blijkt ook uit de cijfers: de laatste jaren ging de uitstoot door pluimvee en runderen in stijgende lijn. Dit omwille van het afschaffen van het melkquotum en de blijvende subsidies voor runderen en de toename van het aantal kippen. Ook voor uitstoot vanuit de transportsector werd, bijvoorbeeld, een verbetering vastgesteld, maar toch is men niet tevreden over de luchtkwaliteit. Sectoren mogen dan ook niet met verschillende maten behandeld worden. Merk dat de afbouw van de veestapel die rond het jaar 2000 van start ging tot een sterke daling leidde in de uitstoot van ammoniak. De maatregel dat uitbreiding mits mestverwerking weer mogelijk werd (2006), zorgde voor een stijging vanaf 2007. Nochtans zijn dit de hoogperformante

stallen.

Bij de aannames wordt uitgegaan van een gemiddelde performantie van 70%. Dit is een best case scenario en kijkt niet naar de handhaving (eerder aangehaalde vraag Wilfried Vandaele) waar bijna 100% aanmaningen of boetes gegeven werden, bij een minder dan sporadische (en aangekondigde) controle. De aannames ikv performantie van de luchtwassers zouden dan wel eens sterk overschat kunnen zijn, die zouden kunnen nopen tot een herziening van de cijfers ikv NEC-richtlijn

- p.125: er ontbreekt een handhavingsplan voor het ammoniakemissiereductiebeleid. Wij vragen dat dit in het plan wordt opgenomen.
- p.125: over de performantie van luchtwassers: hier dient ook een jaarlijkse controle op de werking van de luchtwassers te komen, net als bij wagens (een 'Algemeen Periodieke Keuring') en via de verzekering ook voor stookketels verplicht wordt.
- p.125: veldproeven op rendement kunnen andere inzichten geven over de hoge performantie van luchtwassers. de aannames dat deze effectief dergelijk hoge prestaties leveren, werd door WUR onderuit gehaald voor [combiwassers](#).
- p. 128: het plan moet sterker inzetten op reducties van luchtvervuiling bij intensieve veeteelt. Deze sector is immers verantwoordelijk voor het grootste aandeel in secundair fijn stof. Nu wordt vooral ingezet op luchtwassers bij nieuwe stallen. Een aanzienlijk deel van de bestaande stallen zal tegen 2030 echter niet uitgerust zijn met een luchtwasser (ca 60% van het totaal aantal varkens zal niet gehuisvest zijn in een stal met een luchtwasser). De milieu- en natuurverenigingen vragen daarom bijkomende maatregelen zodat een groter aandeel van de bestaande stallen wordt uitgerust met een luchtwasser.
- p.128: mestinwerking en emissie-arme verspreiding. Knelpunt = handhaving. De effecten moeten dan ook op basis van de resultaten van de handhaving (onaangekondigd) gebeuren en niet van de beste situatie. Het hier aangehaalde onderzoek geeft niets weer over de [weerseffecten](#) of klimateffecten op de emissie van ammoniak, noch over de effecten van een droge bodem, een bodem met weinig organisch materiaal,... Deze zouden wel eens een grote rol kunnen spelen.

C. conclusies mbt te selecteren maatregelen:

- Voorstellen van de milieu- en natuurverenigingen:
 - warme sanering van de veeteelt (ev. via verhandelbare vergunningen of mestverwerking) en regionale spreiding
 - versnelde aanpassing van oude stallen naar nieuwe emissienormen, met uitzondering van die veetelers die een uitstapregeling aanvaarden tegen 2020;
 - erkenning van geur als een gezondheidseffect, eerder dan een 'subjectieve last'
 - betere controleprotocollen in naleving technieken ter verbetering luchtkwaliteit
 - automatisch monitorsysteem (elektronisch) van alle luchtwassers zoals in Nederland met overgangperiode van drie jaar ipv vijf jaar;

- jaarlijkse algemene prestatiekeuring luchtwassers
- gezondheid als sleuteldiscipline bij het beoordelen van het MER.
- evaluatie- en controleprotocol gekoppeld aan VLIF-dossiers inzake luchtwassers (vandaag gebeurt daar niets voor)
- multidisciplinair onderzoek gezondheidseffecten (vanuit immissiemeting en gezondheidseffecten) in dit plan vatten en begroten in afstemming met het NEHAP;
- onderzoek naar de werkelijke uitstoot van stallen, ahv een [performantieonderzoek](#) (onaangekondigd), zoals in Nederland. [Herijken](#) van de uitstootnormen van (combi)luchtwassers.
- evalueren en bijsturen bemestingsprotocol ahv [onderzoek](#) emissie NH₃;
- toekennen van gelijke rechten binnen impactbeschouwing gezondheid voor mensen in landelijk gebied en deze in landelijke woonkernen.
- afstandsnorm voor nieuwe uitbreidingen van 250m tot bestaande woningen;
- Preventie van drift van gewasbeschermingsmiddelen naar bewoners landelijk gebied;
- handhavingsplan emissies akkerbouw en veeteelt.

5.5 Huishoudens (blz. 135 - 141)

De milieu- en natuurverenigingen hebben volgende opmerkingen bij dit luik:

- De maatregelen rond huishoudelijke houtverbranding moeten ambitieuzer. De Green Deal Houtverbranding vertrekt te veel vanuit het idee dat de houtverbranding wat efficiënter moet gebeuren. De Deal stuurt aan op vervanging naar nieuwe verbrandingsinstallaties. Andere opties komen onvoldoende in het vizier, zoals bv. een slooppremie om oude houtkachels definitief van de (tweedehands) markt te halen. Dat lijkt het gevolg te zijn van een Green Deal met enkel de deelsector van de houtverbranding. Volgens de milieu- en natuurverenigingen moet de overheid in de eerste plaats mensen stimuleren om over te stappen op technieken die geen CO₂ en geen fijn stof uitstoten. Bovendien is de eerste prioriteit van het Europese en Vlaamse energiebeleid energie-efficiëntie. De nood aan isoleren en het verlagen van de warmtevraag zou hier prioritair vermeld moeten worden. Dit zal niet alleen zorgen voor een significante verlaging van de fijnstofuitstoot, maar ook tal van andere voordelen met zich meebrengen, zoals een hoger comfort, tegengaan van energiearmoede en een lagere energiefactuur.
- Volgens ons moet het luik visievorming eerst komen, vooraleer premies in te voeren: welk niveau van verontreiniging is aanvaardbaar en welke houtstromen kunnen we daarvoor gebruiken (wat is er duurzaam beschikbaar). Hoe kan het probleem luchtkwaliteit best aangepakt worden? Wat is de meest kosteneffectieve manier? Wat zijn de effecten van de voorgestelde maatregelen? Het kan voor ons niet dat de visievorming houtverbranding of het gewenste verwarmingspark bepaald wordt door partijen die de Green Deal onderschrijven. Het opmaken van een transitiestrategie voor residentiële verwarming staat bovendien ook vermeld in het ontwerp klimaatplan 2030 van de Vlaamse Regering. Daar worden de verschillende types koolstofarme verwarmingstechnologieën naast elkaar

geplaatst. De aanpak van de Green Deal om dit parallel te doen in beperkte groep waaronder spelers met specifieke commerciële belangen, lijkt ons niet correct.

- Een vervangingspremie voor nieuwe houtverbrandingstoestellen invoeren vooraleer dat die visie uitgewerkt is, is de kar voor het paard spannen. Een premie kan enkel als blijkt dat dat de meest efficiënte manier is om de uitstoot door huishoudelijke houtverbranding te verbeteren. Het effect hiervan moet dan ook duidelijk ingeschat kunnen worden. De premie mag niet ingezet worden voor fossiele brandstoffen (aardgas), maar enkel voor hernieuwbare energie.
- Er dient een verbod te komen op de verkoop en plaatsing van steenkoolverwarming, allesbranders en stookolieketels binnen de volgende beleidsperiode (ten laatste 2024).
- Registratie, controle en handhaving moeten veel scherper uitgewerkt worden. Zonder een goede registratie en handhaving, is het dweilen met de kraan open. De toepassing van een registratiesysteem voor de opvolging van de verkoop van nieuwe houtverwarmingstoestellen per type moet uitgebreid worden tot bestaande toestellen. Net als bij de jaarlijkse of tweejaarlijkse controle van cv ketels op stookolie of aardgas, is een gelijkaardig systeem aan de orde voor houtverbranding. Wanneer de installatie of het onderhoud gebeurt, zou de technicus het type toestel, de ouderdom en andere kenmerken moeten ingeven in de webtoepassing centrale verwarmingsinstallaties van Departement Omgeving, net zoals nu al gebeurt voor cv-ketels. Op die manier kan de overheid een veel gericht communicatie en uitfaseringsbeleid voeren voor vervuilende houtverwarming. Bovendien kan het registratiesysteem geïntegreerd worden met het EPC+ en de woningpas. Momenteel is in de Green Deal Houtverwarming controle en handhaving uitsluitend in de voorwaardelijke zin beschreven, er wordt geen enkel engagement genomen door de overheid om door handhaving de uitstoot te doen dalen: "zal onderzocht worden wat de wenselijkheid en de mogelijkheid is om Vlaamse regelgeving uit te werken", "zou een minimumvoorwaarde kunnen zijn", "Bijkomende voorwaarden kunnen betrekking hebben op", "Ook zal bekeken worden of en welke handhavingsvoorschriften hieraan gekoppeld kunnen worden en of er synergie mogelijk is met federale handhaving."
- p140 typo?: ontwikkeling van een strategie voor de uitfasering van fossiele brandstoffen (warmtepomp, zonneboiler, warmtenetten, geothermie, biomassa, ...).

5.6 Instrumenten (blz. 142 - 148)

De milieu- en natuurverenigingen hebben volgende bemerkingen:

- Het MER is inderdaad een heel goed instrument om aan te geven waar de toekomstige knelpunten zitten. Echter, binnen de huidige effectberekening wordt al te veel gewerkt met jaargemiddelden (bijvoorbeeld bij verkeer, geur,...) en zijn het de pieken die tot gezondheidseffecten leiden. Er wordt ook uitgegaan van een

ideale werking van de mitigerende maatregelen en te weinig controle op de vergunningsvoorwaarden.

- Een MER voor intensieve veeteelt kent sinds april 2017 de implementatie van het MER-richtlijnenboek mens en gezondheid, maar gezien er nog geen onderzoek gebeurd is naar de gezondheidseffecten van de intensieve veeteelt, wordt er nog steeds gewerkt met de [aanname](#) uit de handleiding intensieve veeteelt 2013, namelijk: 'Veeteeltbedrijven hebben doorgaans geen impact op de gezondheid. Enkel het hinderaspect (o.a.geuremissies) is relevant. Geurhinder werd onder de vraag inzake luchtverontreiniging beoordeeld. Indien het bedrijf niet nabij een kwetsbare functie (zie vraag 6) ligt, is het gezondheidsaspect verder niet relevant.' Deze wordt aangevuld met het [Richtlijnenboek](#) waar geur, stof en geluid wel degelijk tot gezondheidseffecten kunnen leiden, maar nog steeds als nevendiscipline staan aangeduid (p.44). Dit, ondanks de aangetoonde gezondheidseffecten en dankzij de niet-beschouwing van biologische contaminanten, als endotoxinen en zoönosen evenals de onderschatting van deze gezondheidseffecten.

5.6.4. Het zou tot geruststelling kunnen leiden om hier geen enkele kennisopbouw op gebied van landbouwemissies terug te kunnen vinden, quod non. Om een degelijk MER te kunnen opstellen, is er inzicht nodig in de gezondheidseffecten (direct en na interactie met het milieu) en de verspreidingsroutes van de contaminatie. Zie eerder: dringend multidisciplinair onderzoek nodig naar de effecten van de veeteelt op de gezondheid van omwonenden. Eveneens naar de effectiviteit van het verwijderen van emissies door luchtwassers.

5.7 Gebiedsgerichte benadering (blz. 149 - 157)

- De milieu- en natuurverenigingen vragen uitdrukkelijk om ook agrarisch gebied op te nemen in het luik gebiedsgerichte benadering (onderzoek naar gezondheidseffecten luchtvervuiling veeteelt, bijkomende inspanningen voor bestaande stallen, warme sanering,...)
- punt 5.7.2.: Lokale overheden moeten meer kennis hebben over de werking van een luchtwasser (en de reductiepercentages), over de gezondheidseffecten van de veeteelt en over hun beslissingsbevoegdheid over het al dan niet vergunnen van een stal (binnen een perimeter van x meter van bewoning).

7. Monitoring (blz. 181 - 185)

- Monitoring van fijn stof PM_{2,5} dient ook in veeconcentratiegebieden te gebeuren. Momenteel staan er geen meetpunten in deze gebieden en wordt dan ook gemodelleerd vanuit aannames.

Bond Beter Leefmilieu, Greenpeace, Natuurpunt en de West-Vlaamse Milieufederatie gaan er van uit dat deze opmerkingen, bezwaren en vragen terdege onderzocht zullen worden en dat het luchtbeleidsplan op basis hiervan aangepast wordt.

Hoogachtend,

Erik Grietens, Bond Beter Leefmilieu
Anke Geeraerts, Natuurpunt
Joeri Thijs, Greenpeace
Bart Vanwildemeersch, West-Vlaamse Milieufederatie