



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE VOLKSGEZONDHEID, HET
LEEFMILIEU EN DE MAATSCHAPPELIJKE
HERNIEUWING

COMMISSION DE LA SANTE PUBLIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU RENOUVEAU DE LA
SOCIETE

woensdag

04-03-2009

Voormiddag

mercredi

04-03-2009

Matin

cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
Ecolo-Groen!	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!</i>
FN	<i>Front National</i>
LDD	<i>Lijst Dedecker</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
N-VA	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
Open Vld	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
PS	<i>Parti Socialiste</i>
sp.a	<i>socialistische partij anders</i>
VB	<i>Vlaams Belang</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 52 0000/000	<i>Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 52 0000/000	<i>Document parlementaire de la 52e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	CRIV	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i> <i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i> <i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
PLEN	<i>plenum</i>	PLEN	<i>séance plénière</i>
COM	<i>commissievergadering</i>	COM	<i>réunion de commission</i>
MOT	<i>alle moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurd papier)</i>	MOT	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>

INHOUD

Vraag van mevrouw Tinne Van der Straeten aan de minister van Klimaat en Energie over "e-waste (electronic waste)" (nr. 11240)

Sprekers: **Tinne Van der Straeten, Paul Magnette**, minister van Klimaat en Energie

Vraag van de heer Willem-Frederik Schiltz aan de minister van Klimaat en Energie over "het negatief advies over het klimaatplan" (nr. 11298)

Sprekers: **Willem-Frederik Schiltz, Paul Magnette**, minister van Klimaat en Energie

Vraag van mevrouw Rita De Bont aan de minister van Klimaat en Energie over "de elektrische auto's" (nr. 11343)

Sprekers: **Rita De Bont, Paul Magnette**, minister van Klimaat en Energie

Vraag van mevrouw Rita De Bont aan de minister van Klimaat en Energie over "de toenemende kritiek op spaarlampen" (nr. 11349)

Sprekers: **Rita De Bont, Paul Magnette**, minister van Klimaat en Energie

SOMMAIRE

Question de Mme Tinne Van der Straeten au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les déchets électroniques" (n° 11240)

Orateurs: **Tinne Van der Straeten, Paul Magnette**, ministre du Climat et de l'Énergie

Question de M. Willem-Frederik Schiltz au ministre du Climat et de l'Énergie sur "l'avis négatif rendu sur le plan climat" (n° 11298)

Orateurs: **Willem-Frederik Schiltz, Paul Magnette**, ministre du Climat et de l'Énergie

Question de Mme Rita De Bont au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les véhicules électriques" (n° 11343)

Orateurs: **Rita De Bont, Paul Magnette**, ministre du Climat et de l'Énergie

Question de Mme Rita De Bont au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les critiques de plus en plus vives concernant les ampoules économiques" (n° 11349)

Orateurs: **Rita De Bont, Paul Magnette**, ministre du Climat et de l'Énergie

COMMISSIE VOOR DE
VOLKSGEZONDHEID, HET
LEEFMILIEU EN DE
MAATSCHAPPELIJKE
HERNIEUWING

COMMISSION DE LA SANTE
PUBLIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU
RENOUVEAU DE LA SOCIETE

van

du

WOENSDAG 4 MAART 2009

MERCREDI 4 MARS 2009

Voormiddag

Matin

Le développement des questions et interpellations commence à 12.00 heures. La réunion est présidée par Mme Muriel Gerkens.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 12.00 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Muriel Gerkens.

01 Vraag van mevrouw Tinne Van der Straeten aan de minister van Klimaat en Energie over "e-waste (electronic waste)" (nr. 11240)

01 Question de Mme Tinne Van der Straeten au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les déchets électroniques" (n° 11240)

01.01 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, onlangs, met name begin februari 2009, is er consternatie ontstaan over het elektronisch afval en vooral over het dumpen van voornoemd afval in ontwikkelingslanden zoals India en West-Afrika. De Antwerpse haven wordt in dat verband als draaischijf gebruikt.

De Europese regelgeving bepaalt dat exporteurs van afgedankte elektrische apparaten in het land van vertrek een goedkeuringsprocedure moeten volgen. Nadien moeten zij in het land van bestemming een bevestiging krijgen dat het afval ginds in goede handen is terechtgekomen en bovendien correct wordt gerecycleerd.

Sowieso is volgens de Europese regelgeving de overbrenging van afvalstoffen naar niet-OESO-landen verboden. Mijn collega en Vlaams parlements lid, Rudi Daems heeft zich in het dossier van het elektronisch afval vastgebeten. Hij heeft vastgesteld of beweert dat inzake de afvaltrafiek vanuit de Antwerpse haven minstens de helft van de containers in de Antwerpse haven, bestemd voor de derde wereld, illegaal is.

Op federaal niveau is de federale Milieu-Inspectie verantwoordelijk voor de doorvoer van afval. Zij beschikt echter slechts over een beperkt aantal inspecteurs.

In de Senaat hebt u ter zake al geantwoord op een mondelinge vraag. U antwoordde dat vier inspecteurs de controles doen. Zij hebben 84.000 douanedocumenten gecontroleerd.

Op basis daarvan werd overgegaan tot de fysieke controle van 1.223 containers waarvan er 117 elektronisch afval bevatten. Er werden

01.01 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Le port d'Anvers a récemment été montré du doigt dans les médias pour son rôle de plaque-tournante du transport de déchets électroniques vers l'Inde et l'Afrique de l'Ouest, notamment. La réglementation européenne exige que les exportateurs d'appareils électriques mis au rebut parcourent une procédure d'approbation dans le pays de départ et que le pays destinataire confirme que les marchandises ont été correctement recyclées.

L'Europe interdit le transport de déchets vers des pays non-membres de l'OCDE. Il semblerait que la moitié au moins des transports de déchets effectués à partir d'Anvers vers le tiers monde seraient illégaux. L'Inspection fédérale de l'environnement manque cruellement d'effectifs pour pouvoir contrôler tous ces transports.

La ministre compétente, Mme Crevits, insiste entre-temps pour que soit actualisé l'accord de

321 inbreuken vastgesteld die aanleiding gaven tot 46 blokkeringen tot regularisatie, 131 schriftelijke en 15 mondelinge waarschuwingen, 47 terugzendingen en 9 ladingen die uiteindelijk werden vernietigd.

U verwijst ook naar een actualisering van het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de Gewesten. Intussen werd ook vernomen dat minister Crevits op het Vlaamse niveau voor haar bevoegdheden het probleem hoger op de agenda wil zetten en zou willen komen tot een samenwerking met de diverse bevoegde overheden in het land.

Ten eerste, over hoeveel inspecteurs zou de federale milieuadministratie moeten beschikken om tot een sluitende controle over te gaan, om alles te kunnen controleren?

Ten tweede, als 84.000 douanedocumenten werden gecontroleerd, hoeveel douanedocumenten werden dan niet gecontroleerd?

Ten derde, op welke wijze kan een samenwerking worden opgezet tussen de douane en de federale milieu-inspectie?

Ten vierde, zal bij de actualisering van het samenwerkingsakkoord ook de douane worden betrokken, bijvoorbeeld op het vlak van gespecialiseerde opleidingen en het wegwerken van administratieve barrières, zoals de toegang tot de terminals?

01.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van der Straeten, als minister van Leefmilieu ben ik bevoegd voor de doorvoer van afvalstoffen. In het raam van deze bevoegdheid wordt door mijn administratie, het directoraat-generaal Leefmilieu van de FOD Volksgezondheid, een aantal activiteiten ontplooit.

Eenzijds wordt een aantal doorvoerregistraties ingebracht. Voor 2008 gaat het om 55.000 meldingen. Deze zijn gelinkt, ik beschik over gegevens tot en met augustus, aan 14.000 transporten. Anderzijds werd het personeelsbestand van de dienst Inspectie in de loop van 2007 uitgebreid met 5 eenheden voor de controle op de transit van afval, zodat thans 15 medewerkers ter beschikking zijn om deze controles op het Belgisch grondgebied uit te voeren.

Er worden weg- en havencontroles uitgevoerd en in het kader van samenwerkingsakkoorden en internationale regelgeving wordt samengewerkt met andere bevoegde federale en gewestelijke diensten, evenals met collega's uit andere Europese lidstaten.

Het is onmogelijk om alle producten te controleren. Het is niet de bedoeling om al hun bewegingen te controleren. Dat zou heel onrealistisch zijn. Integendeel, ik dring erop aan om bepaalde inspecties te voeren daar waar bevestiging nodig is of twijfels bestaan.

Een efficiënter resultaat kan alleen maar door een betere samenwerking tussen de verschillende actoren worden bereikt. Deze actoren zijn Leefmilieu, Justitie, Douane en Havenautoriteiten. Een grotere steun aan de niet-OECD-landen door de Belgische samenwerking zou ook zeer nuttig zijn.

Door de samenwerking die de laatste jaren werd uitgebouwd met andere bevoegde diensten, onder meer in het raam van het actieplan

coopération entre les niveaux fédéral et régional.

De combien d'inspecteurs doit disposer l'Inspection fédérale de l'environnement pour pouvoir exercer les contrôles avec efficacité? Combien de documents de douane les inspecteurs ont-ils pu contrôler l'année dernière? Comment peut-on améliorer la coopération entre l'Inspection de l'environnement et les services de douane? Accordera-t-on plus d'attention au problème de l'exportation de déchets au départ de notre pays?

01.02 **Paul Magnette**, ministre: En tant que ministre de l'Environnement, je suis effectivement compétent en matière de transit des déchets. La Direction générale Environnement est responsable des enregistrements relatifs à ce transit. On dénombre, pour 2008, 55.000 mentions associées à 14.000 transports. Au cours de l'année 2007, cinq nouveaux membres du personnel, dont le rôle est de contrôler le transit des déchets, sont venus renforcer le service d'inspection, qui compte donc à présent 15 collaborateurs. Des contrôles sont effectués sur la route et en soirée. Dans le cadre d'accords de coopération, nous travaillons également en collaboration avec d'autres services fédéraux et régionaux compétents, ainsi qu'avec des collègues d'autres États membres de l'Union européenne.

Contrôler tous les produits et tous les transports est impossible. C'est pourquoi j'insiste pour que l'on inspecte spécifiquement les cas douteux. Nous n'obtiendrons des résultats plus probants que par le

Afvalfraude van de parketten van Antwerpen en Dendermonde, werd een beter inzicht bekomen in de bewegingen van de verschillende afvalstromen. Deze gegevens zullen als input worden opgenomen bij de besprekingen die zullen worden gevoerd met mijn collega's uit de Gewesten en de Douane in het raam van een noodzakelijke aanpassing van het samenwerkingsakkoord van 1993 tussen de federale Staat en de Gewesten inzake afvaltransporten, in het bijzonder meer gerichte inspecties.

De aanstaande interministeriële conferentie Leefmilieu zal dit punt agenderen, de Douane inbegrepen. Er bestaat wel een grijze zone die juridisch op Europees niveau moet worden verklaard met betrekking tot de tweedehandse apparaten waar de federale Staat noch de Gewesten bevoegd zijn om in het licht van deze samenwerking tussenbeide te komen.

biais d'une meilleure collaboration entre l'Environnement, la Justice, la douane et les autorités portuaires. Un soutien accru de la Belgique aux pays non-membres de l'OCDE pourrait également s'avérer utile.

Le plan d'action relatif à la fraude en matière de déchets des parquets d'Anvers et de Termonde nous a permis de mieux comprendre les mouvements des différents flux de déchets. Ces données feront l'objet de discussions avec mes collègues des Régions et avec la douane. Il convient en effet d'adapter l'accord de coopération conclu en 1993 entre l'État fédéral et les Régions. Ce point est inscrit à l'ordre du jour de la prochaine conférence interministérielle Environnement.

01.03 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, het klopt natuurlijk dat het onmogelijk is om de facto alles te controleren. Er zijn echter wel een aantal heel gemakkelijke dingen die kunnen worden doorgevoerd en die volgens mij niet zullen stuiten op politieke problemen.

Als men kijkt naar de haven van Rotterdam bijvoorbeeld, daar komt gewoon geen container in de haven op de kade zonder dat die beschikt over vervoersdocumenten. Terwijl in Antwerpen 60% van de containers gewoon geen documenten heeft. Als er al afspraken kunnen worden gemaakt om geen containers toe te laten op de kade zonder documenten dan zijn wij natuurlijk al een pak verder. Dat lijkt mij eigenlijk iets heel efficiënt.

Wat zien wij nu? De trafiek verloopt niet langer via Rotterdam maar wordt afgeleid naar Antwerpen omdat men daar gewoon veel soepeler is.

Wat volgens mij ook essentieel en niet moeilijk is, en moet kunnen worden geregeld, is het wegwerken van een aantal administratieve barrières voor de douane. Ik denk dan bijvoorbeeld aan een toegang tot de terminals. U kunt het alleen niet oplossen. Ik stel deze vraag aan u omdat u minister van Leefmilieu bent. In het overleg dat wordt gepland over de actualisering van het samenwerkingsakkoord denk ik dat een aantal gemakkelijke acties kunnen worden opgesteld en gemakkelijk worden uitgevoerd.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

La **présidente**: En ce qui concerne la question n° 11259 de Mme Snoy, nous signalerons à cette dernière que sa question a reçu une réponse à l'occasion de l'échange de vues sur le conseil Environnement. Qu'elle s'y réfère et s'il manquait une information, il lui est toujours loisible d'introduire une nouvelle question.

01.03 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Il est impossible de tout contrôler, mais il y a tout de même un certain nombre de choses qui sont faciles à vérifier. À Rotterdam, aucun conteneur n'entre dans le port sans documents de transport. À Anvers, 60 % des conteneurs n'ont pas de documents. Si l'on mettait les choses au point à cet égard, beaucoup de problèmes pourraient déjà être résolus. Actuellement, le trafic est souvent dévié vers Anvers, parce que les autorités s'y montrent beaucoup plus souples. D'autre part, un certain nombre d'obstacles administratifs pourraient être levés pour les services de douane, par exemple en ce qui concerne l'accès aux terminaux. Toutes ces questions devront certainement faire l'objet de discussions lors de la révision de l'accord de coopération.

02 Vraag van de heer Willem-Frederik Schiltz aan de minister van Klimaat en Energie over "het negatief advies over het klimaatplan" (nr. 11298)

02 Question de M. Willem-Frederik Schiltz au ministre du Climat et de l'Énergie sur "l'avis négatif rendu sur le plan climat" (n° 11298)

Malheureusement, M. Schiltz n'était pas là quand nous avons discuté du plan climat et de l'avis négatif rendu sur le plan climat. Le ministre serait donc en droit de vous renvoyer à cette discussion mais il a peut-être quand même préparé une réponse. M. Schiltz peut-il poser sa question malgré tout, monsieur le ministre? (*Assentiment*)

02.01 **Willem-Frederik Schiltz** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik neem er kennis van dat de thematiek uitgebreid in onze commissie aan bod is gekomen. Toch had ik graag van u het volgende vernomen. Ik zal kort zijn bij de uiteenzetting van de feiten, u kent deze beter dan ik.

In hoeverre zult u rekening houden met het advies van de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling, aangezien de adviezen van dat orgaan niet bindend zijn?

Ik had u dan ook graag willen vragen of u reeds een post-Kyotoplan hebt.

02.02 Minister **Paul Marnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Schiltz, de kritiek van de FRDO heeft betrekking op de reële afwezigheid van nieuwe maatregelen en het gebrek in de evaluatie van een beleidsvisie voor na 2012. Het is duidelijk dat de Nationale Klimaatcommissie ervoor gekozen heeft om die versie van het plan toe te spitsen op het halen van de doelstellingen uit het protocol van Kyoto. Het Nationaal Klimaatplan 2009-2012 van België, Overzicht van de maatregelen en stand van zaken in december 2008 is voor België een belangrijke stap voorwaarts bij het nakomen van zijn internationale verbintenissen.

Voor de eerste keer beschikt België over een volledig en gecoördineerd overzicht van zijn beleidsmaatregelen ter bestrijding van de opwarming van de aarde. U dient dat plan te beschouwen als een vaste verbintenis van alle deelgebieden om de effecten van de maatregelen te evalueren.

Het Nationaal Klimaatplan is een dynamisch document. Er is formeel een jaarlijkse aanpassing van het plan gepland op basis van de resultaten van de evaluatie van de effecten van de maatregelen uit het plan. In het toekomstige plan 2010-2020 zullen zowel het resultaat van de evaluatie als de nieuwe maatregelen worden opgenomen die men zal moeten nemen om de langetermijndoelstellingen voor de vermindering van de broeikasgasuitstoot te halen.

02.03 **Willem-Frederik Schiltz** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik neem er akte van. U bent zeer sterk in het inventariseren en op orde brengen van wat er in België aan maatregelen is. Ik hoop dan ook dat u zeer scrupuleus opvolging daaraan zult geven om op termijn dan ook te komen met nieuwe maatregelen.

02.01 **Willem-Frederik Schiltz** (Open Vld): Je comprends que cette thématique a déjà souvent fait l'objet de discussions. Une question reste cependant sans réponse: dans quelle mesure le ministre tiendra-t-il compte de l'avis du Conseil Fédéral du Développement Durable puisque ses avis ne sont pas contraignants? Existe-t-il déjà un plan post-Kyoto?

02.02 **Paul Marnette**, ministre: Les critiques du CFDD visent l'absence de nouvelles mesures et de vision politique pour les années après 2012. La Commission nationale Climat a choisi d'orienter cette version du plan vers la réalisation des objectifs de Kyoto. Ce Plan National Climat 2009-2012 constitue un important pas en avant dans le respect de nos engagements internationaux. Il s'agit d'une vision d'ensemble et coordonnée des mesures politiques visant à lutter contre le réchauffement de la planète. Il y a lieu de le considérer comme un engagement ferme de toutes les entités pour évaluer les effets de ces mesures. Le plan peut être adapté d'année en année sur la base de cette évaluation. Le plan 2010-2020 contiendra les nouvelles mesures à prendre pour atteindre les objectifs à plus long terme.

02.03 **Willem-Frederik Schiltz** (Open Vld): Le ministre est manifestement très fort pour faire l'inventaire des mesures. J'espère qu'il se montrera aussi fort lorsqu'il s'agira d'évaluer et de prendre de nouvelles mesures.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

03 Vraag van mevrouw Rita De Bont aan de minister van Klimaat en Energie over "de elektrische auto's" (nr. 11343)

03 Question de Mme Rita De Bont au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les véhicules électriques" (n° 11343)

03.01 Rita De Bont (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, mijn vragen gaan over een ander thema.

Mijn eerste vraag is wat blijven hangen bij de administratie. Zij dateert van de periode van het Autosalon, nog niet zo lang geleden natuurlijk. Het neusje van de zalm op dat Autosalon, of zoals men op Radio 2 zei: het ei van Columbus, was een elektrische wagen, de Mitsubishi eMiEV, die op dit moment in Japan al in omloop is.

Men laadt de eMiEV gewoon op aan het stopcontact, wat spijtig genoeg wel 7 uur duurt, maar het kost slechts 3 euro. Daarmee kan men dan weer 140 kilometer verder rijden. Door gebruik te maken van die elektrische wagen zou men maar liefst 70% minder CO₂ uitstoten. Dat is wellicht nog minder als de elektriciteit opgewekt wordt in kerncentrales.

De batterijen van die wagen zouden 10 jaar meegaan. In Japan zijn er nu reeds tankstations waar men de batterij kan opladen in een halfuurtje tijd. Het prijskaartje van de wagen bedraagt 23.000 euro. Dat is nog betaalbaar voor de meeste mensen.

Ik heb hierover een paar vragen.

Ten eerste, wat is de reden dat er bij ons niet meer inspanningen worden ondernomen om meer zulke voertuigen in het verkeer te brengen?

Ten tweede, bent u van mening dat als wij meer van zulke elektrische wagens zouden gebruiken wij het ons nog altijd kunnen veroorloven de kerncentrales te sluiten? Men moet toch waarnemen dat meer en meer ecologen ook van mening zijn dat men voor het behoud van veilige kernenergie moet kiezen om de opwarming van de aarde te kunnen tegengaan. Kunnen wij het ons nog veroorloven ons te houden aan de overeenkomst de kerncentrales te sluiten?

Ten derde, bent u zinnens maatregelen te nemen of maatregelen van derden te steunen om zulke voertuigen bij ons gemakkelijker in het verkeer te brengen?

Ten vierde en ten slotte, indien u maatregelen van derden zou steunen, welke maatregelen kunnen wij ons daar dan bij voorstellen?

03.02 Minister Paul Magnette: Ik ben voorstander van de bevoordeling van alternatieve vervoermiddelen die de hinder van de transportsector kunnen inperken. Het voordeel dat deze alternatieven bieden, moet echter reëel zijn en passen in het kader van een levenscyclusanalyse. Deze alternatieven kunnen verschillende vormen aannemen, zoals het beperken van onze mobiliteitsbehoeften, het verbeteren van de mobiliteit dankzij de

03.01 Rita De Bont (Vlaams Belang): Une voiture électrique, la Mitsubishi eMiEV, qui est actuellement déjà en circulation au Japon, a été présentée au Salon de l'auto. Une voiture de ce type permettrait de réduire les émissions de CO₂ de 70 %.

Pourquoi notre pays ne fournit-il pas des efforts supplémentaires pour mettre en circulation de tels véhicules? Le ministre soutiendrait-il les initiatives de tiers? Peut-on encore défendre la fermeture des centrales nucléaires si de telles voitures, qui doivent être rechargées sur le réseau, sont mises en circulation?

03.02 Paul Magnette, ministre: Je suis également partisan de moyens de transport non traditionnels à condition qu'ils présentent réellement des avantages. Le rendement énergétique des véhicules

verdere uitbouw van het openbaar vervoer en het bevoordelen van nieuwe technologieën.

Wat elektrische voertuigen betreft, blijkt uit alle onderzoeken dat het energierendement twee à drie keer hoger ligt dan bij verbrandingsmotoren. Bovendien stelt men vast dat de meeste autoconstructeurs momenteel aanzienlijke investeringen doen om nieuwe technologieën te ontwikkelen die nog meer rekening houden met de milieubalansen. Scooters, fietsen met hulpmotor en andere concepten blijven niet achter.

Niettemin moet ook de productie van elektriciteit beantwoorden aan criteria voor de vermindering van de uitstoot. België heeft zich immers opgegeven voor de ambitieuze doelstellingen inzake hernieuwbare energie, waarbij weinig CO₂ wordt uitgestoten. De nieuwe richtlijn inzake hernieuwbare energie, die in december 2008 is goedgekeurd, voorziet specifiek in bepalingen voor de elektrische voertuigen. Zo mag de hoeveelheid elektriciteit die uit hernieuwbare energiebronnen geproduceerd wordt en die door elektrische voertuigen aangewend zal worden voor 2,5 keer meetellen om de specifieke doelstellingen van 10% hernieuwbare energiebronnen in de transportsector te halen.

Tot slot tonen prospectieve onderzoeken inzake energie aan dat elektrische voertuigen slechts een geringe impact zullen hebben op de totale elektriciteitsproductie in België, voor zover ook maatregelen worden genomen om de vraag onder controle te houden. Met deze ideeën voor ogen deel ik uw mening over de ontwikkeling van elektrische voertuigen. De overheid ondersteunt de bevoordeling van deze voertuigen, in het kader van de nieuwe voertuigen die weinig CO₂ uitstoten, via kortingen op de factuur. Deze voertuigen kunnen bijdragen tot de vermindering van de broeikasgasemissie en de luchtverontreinigende stoffen in het stedelijk wegvervoer.

Gelet op hun huidig bereik, zouden elektrische voertuigen immers, ondanks de geboekte vooruitgang, voornamelijk gebruikt moeten worden voor korte afstanden. Dat heeft de volgende gevolgen.

Ten eerste, de elektrische voertuigen profiteren nu al van de stimuli voor voertuigen die weinig CO₂ uitstoten

Ten tweede, een netwerk van oplaadpalen vormt een goede aanvulling op de oplaadbeurten thuis.

Ten derde, het initiatief voor andere fiscale stimuli dan belastingvermindering valt onder de bevoegdheid van de minister van Financiën. Toch zou ik willen dat de discussie inzake elektrische voertuigen op de mobiliteit in haar geheel betrekking heeft en coherent gevoerd wordt, meer bepaald ten aanzien van gezinnen met lage inkomens.

03.03 Rita De Bont (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, inderdaad, de minister van Financiën kan een bijdrage leveren, maar wat ik toch ook onder de aandacht wil brengen om die voertuigen te stimuleren is dat er ook bij ons meer oplaadpunten zouden moeten zijn, want het is niet efficiënt om gedurende zeven uur zijn voertuig te moeten opladen. Ik zeg niet dat het iets is dat u als minister voor uw rekening moet nemen, maar eventueel kunt u het wel stimuleren.

électriques est deux à trois fois plus élevé que celui des véhicules équipés d'un moteur à combustion. Aussi nombre de constructeurs automobiles sont-ils déjà en train d'investir à fond dans des véhicules dotés d'un système de propulsion non traditionnel.

La nouvelle directive en matière d'énergie renouvelable de décembre 2008 contient des dispositions spécifiquement adaptées aux véhicules électriques. La quantité d'électricité provenant de sources d'énergie renouvelables qui est utilisée pour la propulsion de véhicules automobiles peut en effet compter pour 2,5 fois dans le calcul censé permettre d'atteindre les objectifs en matière d'émissions de CO₂.

Dans notre pays, les véhicules électriques n'auraient que de faibles répercussions sur la production totale d'électricité, pour autant toutefois que la demande soit maîtrisée.

Le gouvernement soutient l'utilisation de véhicules électriques en accordant des réductions sur facture pour les véhicules émettant peu de CO₂.

Pour l'instant, les véhicules électriques doivent être principalement utilisés sur de courtes distances. Un réseau de bornes d'approvisionnement devra être mis en place afin de compléter le rechargement à domicile.

L'instauration éventuelle d'autres mesures d'incitation fiscales est de la compétence du ministre des Finances.

03.03 Rita De Bont (Vlaams Belang): L'implantation de points d'approvisionnement revêt une importance cruciale dans l'optique du développement des moyens de transport électriques. Le ministre Maignette peut amorcer le

mouvement.

Het openbaar vervoer is natuurlijk een belangrijke factor om onze doelstellingen te bereiken, maar spijtig genoeg biedt dat niet voor iedereen een oplossing. Een aantal mensen zal toch van individuele middelen gebruik willen blijven maken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van mevrouw Rita De Bont aan de minister van Klimaat en Energie over "de toenemende kritiek op spaarlampen" (nr. 11349)

04 Question de Mme Rita De Bont au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les critiques de plus en plus vives concernant les ampoules économiques" (n° 11349)

04.01 Rita De Bont (Vlaams Belang): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het Franse Parlement heeft het wettelijk verbod op het gebruik van gloeilampen goedgekeurd. In Europa bepaalt de nieuwe Ecodesignwetgeving dat tegen 2012 de gloeilampen van de markt moeten verdwijnen en meer en meer moeten worden vervangen door andere lampen. Vooral de spaarlamp krijgt echter een beetje kritiek. Onder meer in De Zondag van twee weken geleden was daaraan een heel artikel gewijd.

Over de prijs en duurzaamheid van spaarlampen en het vrijgeven van kwikdampen heb ik het reeds in een schriftelijke vraag gehad. Het antwoord hierop was dat de nieuwe Ecodesignwetgeving in een aantal minimeisen betreffende de functionaliteit van de spaarlampen voorziet en dat België erop had aangedrongen dat er instructies met betrekking tot het breken van spaarlampen zouden worden opgenomen in de wettelijk verplichte productinformatie voor de consument.

Inmiddels wordt er ook meer en meer kritiek geleverd op het vrijgeven van stralen door de spaarlampen.

Het gaat, ten eerste, om elektromagnetische stralen, te vergelijken met de elektromagnetische stralen die ook door gsm's worden vrijgegeven en waarvan de gevolgen nog niet echt bekend zijn. Dat maakt dat zowel gsm's als spaarlampen liefst op een voldoende afstand van het individu worden verplaatst, waardoor er wordt aangeraden om ze niet te gebruiken als bureaulamp of nachtlamp.

Het gaat, ten tweede, ook over UV-stralen die schadelijk zijn voor de huid en voor de ogen, maar die door een extra glazen peer rond de eigenlijke lamp zouden kunnen worden tegengehouden. Vandaar mijn volgende vragen.

Ten eerste, zullen ook in verband met deze bijkomende nadelige effecten de nodige waarschuwingen en instructies in de wettelijke verplichte productinformatie voor de consument worden opgenomen?

Ten tweede, is het niet aangewezen dat alle spaarlampen worden voorzien van een extra glazen peer. Als men naar een nieuw product toegaat kan men dat maar best op een degelijke manier doen.

Ten derde, tegen wanneer mogen wij die verplichte productinformatie op de verpakking van de spaarlampen verwachten en wat zou deze informatie moeten inhouden? Is dat al beslist?

04.01 Rita De Bont (Vlaams Belang): La législation européenne relative à l'écoconception dispose que les lampes à incandescence devront avoir disparu du marché d'ici 2012 et qu'elles devront être remplacées par d'autres technologies. La lampe économique, un de ces moyens de substitution, est cependant de plus en plus critiquée en raison de son rayonnement électromagnétique et UV. Si les conséquences du premier type de rayonnement demeurent inconnues, il n'en va pas de même des UV, dont on connaît la nocivité pour la peau et les yeux.

Les risques liés à l'utilisation des lampes économiques devront-ils être mentionnés dans les informations devant légalement être fournies aux consommateurs? Ne serait-il pas judicieux d'équiper toutes les lampes économiques d'une deuxième protection en verre qui retiendrait les rayons UV? Ne serait-il pas indiqué de mieux étudier les dangers des lampes économiques et de concevoir des solutions de substitution avant de retirer les lampes à incandescence du marché?

Ten vierde, is het niet aangewezen om meer onderzoek te verrichten naar de mogelijke nadelige gevolgen van spaarlampen en naar andere alternatieven voor gloeilampen, zoals halogeenlampen en LED-lampen, vooraleer te beslissen dat de gloeilampen van de markt moeten verdwijnen?

04.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, de reden voor de bezorgdheid omtrent de elektromagnetische emissie van spaarlampen is vooral de mededeling van het Frans onderzoekscentrum CRIIREM (Centre de recherche et d'information indépendantes sur les rayonnements électromagnétiques). Volgens deze mededeling zouden spaarlampen elektromagnetische velden genereren die zo sterk zijn dat ze in staat zijn om implanteerbare medische hulpmiddelen en personen te beïnvloeden. Het CRIIREM doet uitspraken over het eventuele blootstellingsrisico op basis van het referentieniveau van de aanbevelingen van de Raad van de Europese Unie betreffende de blootstelling van de bevolking, met name 28 V/m, wat onjuist is. Een spaarlamp heeft geen bereik in deze frequentie. Ook de door het CRIIREM uitgevoerde analyse van de elektromagnetische compatibiliteit bij spaarlampen is verkeerd.

Wat de gevolgen voor de gezondheid betreft, wijst de toepassing van de criteria van de Europese aanbevelingen erop dat er geen enkel risico voor de gezondheid te vrezen is wanneer de gebruikelijke afstanden tot deze lampen worden aangehouden. Het VITO concludeert niettemin dat bepaalde soorten lampen de Europese blootstellingsnormen voor frequenties van 30 tot 60 kHz binnen een afstand van vijf centimeter kunnen overschrijden. Het klopt dus dat, wat dit aspect betreft, een zeker voorbehoud moet worden gemaakt.

Er is onlangs een rapport gepubliceerd door het SCENIHR (Scientific Committee on Emerging and Newly Identified Health Risks), een comité van onafhankelijke wetenschappers. Zij hebben het geheel van wetenschappelijke gegevens over spaarlampen onder de loep genomen en zijn tot de volgende conclusies gekomen. Er is geen betrouwbaar bewijs dat eventuele flikker- en/of UV-blauwlichten de symptomen van sommige aandoeningen zouden kunnen verergeren.

Enkel UV-blauwlicht zou mogelijk de symptomen van lichtgevoeligheid bij sommige patiënten bij chronische acné, dermatitis en solar urticaria kunnen verergeren. De nieuwe ecodesign-wetgeving voor ongerichte lampen voor huishoudelijk gebruik voorziet tevens in een aantal minimumeisen wat betreft de functionaliteit van spaarlampen zoals UVA, UVB en UVC-straling.

Er zijn dus een groot aantal eisen wat betreft de productinformatie op de verpakking, maar elektromagnetische stralen en UV-stralen zijn niet opgenomen. Het op de markt brengen van spaarlampen met een tweede omhulsel wordt bevorderd door de nieuwe Europese ecodesign-wetgeving, doordat bij de berekening van de energie-efficiëntie van niet-heldere lampen een correctiefactor mee in rekening wordt gebracht. Deze lampen krijgen dus een betere energie-efficiëntie dan wat zij in werkelijkheid hebben.

Vanaf 1 september 2010 geldt de productinformatie-eisen op de verpakking voor lampen en de energie-efficiëntie-eisen in de nieuwe ecodesign-wetgeving zijn zodanig opgesteld dat halogenen pas vanaf

04.02 **Paul Magnette**, ministre: L'inquiétude concernant le rayonnement électromagnétique des ampoules économiques est surtout le fait du centre de recherche français le CRIIREM. Or, ce centre de recherche a formulé des conclusions erronées. Dans la mesure où les recommandations européennes sont appliquées, l'utilisation de lampes économiques ne représente aucun risque du point de vue de la santé. Cependant, la VITO souligne que certains types de lampes dépassent les normes d'exposition européennes en vigueur pour certaines fréquences dans une zone de 5 cm. Il y a donc bel et bien lieu de formuler certaines réserves.

D'après les conclusions d'un comité de scientifiques indépendants, le SCENIHR, il n'y a pas de preuves fiables établissant que les feux bleus clignotants ou UV aggraverait les symptômes de certaines maladies, sauf peut-être les symptômes de photosensibilité chez certains patients présentant certaines affections cutanées.

La législation en matière d'écoconception soumet les ampoules économiques à un certain nombre d'exigences en matière de rayonnement. De nombreux éléments doivent figurer dans les informations produit sur l'emballage mais rien n'est précisé concernant les rayonnements électromagnétiques ou UV. En outre, la législation en matière d'écoconception promeut la fabrication d'ampoules économiques avec une deuxième enveloppe.

Les exigences en matière

1 september 2016 een energiekلاسe B moeten hebben. Die geeft aan de industrie voldoende tijd om goede alternatieven voor gloeilampen te ontwerpen.

Daarnaast is in de overwegingen van de ecodesignverordeningen opgenomen dat bij de herziening, uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding, een evaluatie plaatsvindt van nieuwe technologieën zoals LED-lampen. Dat stimuleert de industrie om onderzoek te verrichten naar alternatieven voor spaarlampen.

d'informations produit à mentionner sur l'emballage des ampoules seront applicables à partir du 1^{er} septembre 2010. Conformément aux exigences en matière d'efficacité énergétique, les halogènes ne devront disposer d'une classe énergétique B qu'à partir du 1^{er} septembre 2016. L'industrie dispose ainsi de suffisamment de temps pour développer des solutions de rechange valables aux ampoules à incandescence.

Par ailleurs, les motivations des règlements relatifs à l'écoconception prévoient qu'au bout de cinq ans au plus tard, toutes les nouvelles technologies doivent faire l'objet d'une évaluation. L'industrie est ainsi encouragée à mener des recherches afin de trouver des alternatives aux lampes économiques.

04.03 Rita De Bont (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw geruststellende uitleg. Ik denk dat de ongerustheid voor een groot gedeelte op verkeerde informatie gebaseerd is.

U kunt in het Nederlands al bijna zo snel praten als in het Frans. Proficiat daarvoor.

Ik wil erop wijzen dat wij slechte technologieën niet mogen vervangen door andere technologieën die misschien nog meer nadelen zouden kunnen hebben. Het is dus noodzakelijk om toch alles te blijven onderzoeken.

Ik dank u voor deze gezellige afsluiting.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.24 uur.
La réunion publique de commission est levée à 12.24 heures.*

04.03 Rita De Bont (Vlaams Belang): Merci pour ces explications rassurantes. Les inquiétudes étaient manifestement basées sur des informations erronées. Il faut toujours rester prudent lors de l'introduction de nouvelles technologies.