

C8 – LEE2

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2008-2009

2 oktober 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU EN NATUUR, LANDBOUW, VISSERIJ EN
PLATTELANDSBELEID EN RUIMTELIJKE ORDENING EN ONROEREND ERFGOED

INHOUD

Interpellatie van mevrouw Vera Dua tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitbreiding van de veestapel ten gevolge van het nieuwe Mestdecreet	1
Met redenen omklede moties	8
Interpellatie van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het niet halen van de Europese richtlijn inzake geluidshinder	8
Met redenen omklede moties	14
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de hervorming van de belastingen op de inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelastingen, en de koppeling met de ecoscore	14
Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de bestrijding van exoten in onze waterlopen	17
Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitvoeringsbesluiten van artikel 25 van het Jachtdecreet	20
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de doelstelling van de Langetermijnvisie Luchthaven Zaventem 2025 om de geluidsoverlast aan de bron aan te pakken	21
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het verband tussen vleesconsumptie en klimaatverandering en over een strategie om vleesconsumptie te verminderen	24
Vraag om uitleg van mevrouw Vera Van der Borgh tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de instandhoudingsdoelstellingen voor de patrijs en de jacht in de vogelrijke gebieden	27
Vraag om uitleg van mevrouw Vera Van der Borgh tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het gebruik van duivencarrousels bij de bestrijding van de houtduif	29

Waarnemend voorzitter: de heer Erik Matthijs

Interpellatie van mevrouw Vera Dua tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitbreiding van de veestapel ten gevolge van het nieuwe Mestdecreet

De voorzitter: Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik hoef u allicht niet de geschiedenis van de landbouwsector in herinnering te brengen, maar misschien is het toch goed dat we ons realiseren vanwaar we komen.

Vlaanderen blijft een regio die gekenmerkt wordt door een zeer intensieve landbouw, vooral toegespitst op intensieve veeteelt die weinig grondgebonden is. Tussen 1993 en 1999 was er een spectaculaire stijging van de veestapel met als eindresultaat – zoals het ook door de Mestbank geïnventariseerd wordt: 7,5 miljoen varkens, 1,7 miljoen runderen en 36 miljoen stuks pluimvee. Mijnheer Matthijs, u zult zich herinneren dat er toen een minister van Landbouw was die zei dat hij als minister van Landbouw pas gelukkig zou zijn als er meer varkens zouden zijn dan Vlamingen.

In die omstandigheden was er dan ook een immens mestoverschot, dat zorgde voor zware verontreiniging van bodem, oppervlaktewater en grondwater. De vorige regering heeft beslist daar iets aan te doen. Eender welke regering zou dat gedaan moeten hebben omdat Europa druk uitoefende. Er is toen gekozen om extra steun te geven, onder meer via het Vlaams Landbouwinvesteringsfonds (VLIF), aan landbouwers die kiezen voor duurzame landbouw.

Een van de andere maatregelen was een driesporenbeleid, waarvan een van de pijlers was om de afbouw van de veestapel te stimuleren via de warme sanering waarbij aan landbouwers een premie werd uitbetaald per ingeleverde vergunningsplaats. Dit was in de eerste plaats gericht op de intensieve varkenshouderij. Later werd dit uitgebreid. In het totaal werd 100 miljoen euro geïnvesteerd in de warme sanering. Het gebeurde ook op expliciete vraag van de landbouworganisaties, die dat een goede maatregel vonden.

Onder meer door deze maatregel en door het toepassen van het standstillprincipe uit het toenmalige Mestdecreet, is de veestapel drastisch gedaald in vergelijking met 1999. Volgens de cijfers van 2007 is de varkenshouderij met 22 procent gedaald, de rundveehouderij met 23,5 procent en de pluimveesector met bijna 30 procent.

Dit resulteerde in het langzaamaan beheersbaar worden van de mestoverschotten alhoewel het probleem zeker nog niet onder controle is. De milieudoelstellingen worden immers nog steeds niet gehaald. De nitraatwaarden in grond- en oppervlaktewater zijn absoluut nog niet in overeenstemming met de nitraatnorm die Europa ons oplegt.

Ik zou graag uit het voortgangsrapport 2007 van de Vlaamse Landmaatschappij citeren. Ik hoop dat u daarover opheldering zal geven. Het VLM-rapport stelt: "Deze verbetering, vastgesteld sinds 1999-2000 heeft zich niet voortgezet tijdens de laatste drie jaren, vermits er sindsdien terug hogere waarden van 42 procent à 45 procent werden opgetekend." De meetresultaten van het grondwatermeetnet laten evenmin een significante verbetering zien.

Het nieuwe Mestdecreet is er nu en daardoor is er opnieuw een uitbreiding van de veestapel toegelaten. Ik heb u daarover op 6 mei 2008 een schriftelijke vraag gesteld. In uw antwoord zegt u, mevrouw de minister, dat er momenteel 48 aanvragen tot uitbreiding zijn. Van 36 aanvragen tot uitbreiding zijn er cijfers bekend. Voor deze aanvragen gaat het om een bijkomende stikstofproductie van 280.000 kilogram.

Ik heb zelf een rondvraag gedaan bij de provincies West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Vlaams-Brabant. Volgens de officiële cijfers van de deputaties blijkt dat uw cijfers niet correct zijn. Hoe komt dat? De antwoorden van de deputaties dateren van midden mei, dat van de deputatie van Oost-Vlaanderen is van begin juni. In deze vier provincies werden in de periode van 1 januari 2008 tot eind mei 2008 vergunningen uitgereikt of zijn vergunningsaanvragen in behandeling voor een uitbreiding van de Vlaamse veestapel met 66.000 varkens, 10.000 runderen en 680.000 stuks pluimvee.

Dit zou gepaard gaan met een toename van de stikstofproductie met ongeveer 2,8 miljoen kilogram of een stijging met 1,8 procent en een toename van de fosfaatproductie met ongeveer 1,4 miljoen kilogram. Dit zijn andere cijfers dan de uwe. Alle provincies verwachten nog een verdere toeloop van aanvragen in de tweede helft van 2008.

Ik stel vast dat uw antwoord anders is dan de informatie die we krijgen van de provincies. Hoeveel aanvragen zijn er eigenlijk? Welke gevolgen zal dat hebben op de veestapel?

Ik heb ook contact gehad met provincieraadsleden die deze discussie aanwakkeren op provinciaal niveau. Ze

zeggen me dat ook de ambtenaren zeer verbaasd zijn over de toeloop, bijvoorbeeld in West-Vlaanderen. Op welke wijze worden deze aanvragen beoordeeld? Welke criteria worden gehanteerd en wat is de beleidsvisie ter zake? Of volgt men gewoon het decreet? Is het de bedoeling om de veestapel terug te laten aangroeien tot het niveau van 1999?

Wat is de rol van de Mestbank bij het beoordelen van de vergunningsaanvragen? Op welke manier wordt het aantal vergunningsplaatsen centraal gemonitord? Hoe kan je vanuit de centrale overheid, de Mestbank en de afdeling Milieuvergunningen beter op elkaar afstemmen zodat iedereen weet over welke aantallen we spreken?

Acht u de toestand op het vlak van nitraatvervuiling al zodanig verbeterd dat er ongeremd vergunningsuitbreidingen kunnen worden toegestaan? Ik was, tijdens uw tussenkomst naar aanleiding van de Septemberverklaring, aangenaam verrast toen u zei dat alles in orde is. Maar ik heb eens geïnformeerd en het blijkt dat alles toch niet zo goed loopt als u wel liet uitschijnen in de plenaire vergadering. Ik zou het graag eens uitgebreid hebben over de recente meetresultaten, want ik heb gehoord dat er nog altijd een groot probleem is.

Mijn laatste vraag is meer een algemene vraag van politieke aard – ik zou bijna zeggen van filosofische aard. Is het wel een vorm van goed bestuur als we op een bepaald moment beslissen om de veestapel onder controle te krijgen met belastinggeld – ik denk dat CD&V indertijd ofwel voor gestemd heeft ofwel zich onthouden heeft – maar nu de zaak blauwblauw laten terwijl we weten dat de toestand nog niet onder controle is? Tenzij hier wordt bewezen dat het wel zo is, denk ik dat men zich kan afvragen of dit wel een goede vorm van algemeen bestuur is.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, ik wil me graag aansluiten bij deze interpellatie.

Wat het landbouwbeleid betreft, wil ik zeggen dat er vroeger vanuit het VLIF ook maatregelen genomen werden voor biolandbouw en duurzame landbouw. Ook nu gebeurt dat nog. Het VLIF steunt niet alleen de biologische landbouw maar ook andere duurzame landbouw.

De opbouw van uw interpellatie verbaast me een beetje. Ik ging en ga ervan uit dat u, mevrouw Dua, mee bent geweest in het verhaal van het Mestdecreet, maar ik stel vast dat de evolutie van de laatste vier jaar en zeker ook de filosofie van het nieuwe Mestdecreet, blijkbaar volledig aan u is voorbijgegaan.

De mestproductie is vandaag niet meer gekoppeld aan de vergunningen maar aan nutriëntenemissierechten of

NER. U spreekt systematisch over het feit dat de vergunningen vermeerderen, maar dat geeft niets weer over de productie en zeker niet over de mestproductie. Als u dus wilt nagaan of de veestapel effectief uitbreidt, dan moet u niet kijken naar cijfers van de provincies over vergunningen, maar naar de nutriëntenemissierechten en de toestand daarvan.

Bovendien is het niet meer zo dat de vergunning van een bedrijf wordt overgenomen. Iedereen die een uitbreiding, een verandering of een overname doet, doet inderdaad een aanvraag voor een milieuvergunning. Deze cijfers komen bij de deputatie, maar er wordt niet mee weergegeven welke vergunningen er vervallen. Ik denk dat u dus een totaal verkeerd beeld ophangt van de beweging die in de sector bezig is.

Het nieuwe Mestdecreet heeft inderdaad niet meer als doel op zich de veestapel af te bouwen. Belangrijk in het Mestdecreet – en we hebben daar met alle meerderheidspartijen goed over gewaakt – is de milieurelevantie. Het is niet zo dat alles blauwblauw wordt gelaten, integendeel. Het is niet zo dat er ongelimiteerd uitbreidingen kunnen gebeuren, maar er is wel beweging in de sector mogelijk gemaakt. Als je wil dat de sector zich op een duurzame manier kan wapenen en ontwikkelen, dan is er ruimte en beweging nodig, maar die is niet ongelimiteerd. Er zijn overnames mogelijk mits afoming. Er zijn uitbreidingen mogelijk nadat de mestafzet bewezen is. De milieurelevantie is systematisch voor ogen gehouden en dat is het doel van het Mestdecreet.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik sluit me aan bij deze interpellatie. Ik wil beginnen met te verduidelijken dat er in het Mestdecreet twee systemen zijn ingevoerd om te kunnen uitbreiden. Beide systemen moeten ervoor zorgen dat de milieudruk niet erger wordt, maar afneemt. Het eerste, en in mijn ogen meest cruciale systeem, is het beperken van de mestproductie en indirect ook van de veestapel op basis van een systeem van verhandelbare nutriëntenemissierechten. Er is bepaald dat als een bedrijf nutriëntenemissierechten opkoopt, daar 25 percent van wordt afgeroomd, een paar uitzonderingen daar gelaten. Dat wil zeggen dat als bedrijven op basis van dit systeem uitbreiden, de totale mestproductie in Vlaanderen, en dus ook de veestapel, afneemt. De sector wordt in staat gesteld zich te herstructureren en bedrijven kunnen groeien, wat ze vaak ook nodig hebben om te kunnen investeren in emissiearme stallen, mestverwerking en noem maar op. De huidige marges zijn daar vaak te klein voor. Naarmate de blijvers groeien, zijn er ook bedrijven die wijken en wordt er een deel afgeroomd met een neerwaartse druk op de mestproductie en de veestapel.

Daarnaast is een tweede systeem in het leven geroepen, namelijk de uitbreiding mits bewezen mestverwerking,

waarbij men niet alleen oplegt dat de extra hoeveelheid geproduceerde mest verwerkt wordt, maar ook een deel van het bestaande overschot mee wordt verwerkt. In principe is dat ook een vorm van uitbreiding die de milieudruk verder doet afnemen in plaats van toenemen.

Mevrouw de minister, we hebben wel in het decreet voorzien dat dat tweede systeem niet onbeperkt kan doorgaan. Met dat systeem kan je wel het huidige mestoverschot verkleinen, maar naast de problemen op het vlak van vermisting, moeten we uiteraard ook de problemen op het vlak van verzuring tegengaan. Die problemen zijn gelieerd aan het aantal beesten en aan de totale hoeveelheid verwerkte mest. Daarom hebben we destijds in de memorie van toelichting van dat fameuze artikel 35 van het Mestdecreet, dat uitbreiding mits mestverwerking toestaat, opgenomen dat dat enkel kan: “als de nutriëntenbalans in Vlaanderen in evenwicht is, wat moet blijken uit een significante verbetering van de resultaten van de relevante parameters. De Vlaamse Regering stelt nadere voorwaarden vast inzake de te bereiken milieuresultaten. Het is evident dat de te bereiken milieuresultaten minstens de bindende milieudoelstellingen bevatten die voortvloeien uit de kaderrichtlijn water, de Nitraatrichtlijn en de NEC-richtlijn.” Dat is de richtlijn met nationale uitstootplafonds (national emission ceilings) voor verzurende stoffen.

Verder in de memorie van toelichting bij dat artikel staat nog: “Bij uitvoering van dit artikel zal men erover waken dat de doelstellingen van de Nitraatrichtlijn en van de NEC-richtlijn voor wat betreft de ammoniakemissies worden gerespecteerd, gezien in het licht van het mestbeleid in ruime zin. Daartoe kan de Vlaamse Regering passende maatregelen nemen, zoals onder meer een beperking van de hoeveelheid nutriëntenemissierechten mestverwerking die op basis van dit artikel kunnen worden toegekend.”

Met andere woorden, als de uitbreiding mits bewezen mestverwerking zou leiden tot een groei van de veestapel en dus hoger zou uitvallen dan de afroming die in het eerste systeem plaatsvindt, dan moet de regering optreden. Dat vinden we ook terug in het geactualiseerde milieubeleidsplan waarin de Vlaamse Regering heeft afgesproken: “dat in de loop van 2008 de Vlaamse Regering een maximumaantal nutriëntenemissierechten zal vastleggen waarbinnen deze groei mogelijk is.” Bedoeld wordt de groei mits bewezen mestverwerking.

Mevrouw de minister, ik ging er altijd van uit, en dat bleek ook uit de gedachtewisseling die we met de mensen van de Mestbank hebben gehad in het kader van de voortgangsrapportage, dat wat werd afgeroomd in het ene systeem van uitbreiding, groter zou zijn dan wat er zou bijkomen in het andere systeem van uitbreiding. Dat lijkt me ook noodzakelijk willen we die ammoniakdoelstellingen halen. In hetzelfde milieubeleidsplan staat dat

waarschijnlijk de doelstellingen zullen worden gehaald, maar zeker niet de streefwaarden. Dan denk ik dat u gevolg moet geven aan de passage waarin staat dat als er met het tweede spoor van uitbreiding meer beesten bijkomen dan er in het eerste spoor wegvallen, u moet ingrijpen en gevolg geven aan de bepaling in het milieubeleidsplan die stelt dat u in 2008 een maximale hoeveelheid nutriëntenemissierechten mestverwerking zult vastleggen.

Mevrouw de minister, de cijfers van mevrouw Dua zullen wel juist zijn voor wat betreft het aantal bijkomende beesten en mestproductie. Mijn vraag is: hoeveel mestproductie is er ondertussen al weggevallen als gevolg van het systeem van afroming? Hoe is de evolutie van het aantal uitgereikte nutriëntenemissierechten? Blijkt daaruit een daling van de veestapel of niet? Dat is een cruciale vraag.

Hoe ver staat het met het limiteren van het aantal nutriëntenemissierechten mestverwerking op basis waarvan bedrijven in het tweede spoor kunnen uitbreiden?

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Mijnheer de voorzitter, ik ben niet zo technisch onderlegd als mijn collega's Martens en Dua, maar ik stel nu vast wat we hadden voorspeld bij de bespreking van het Mestdecreet.

Op verschillende momenten hebben we gesteld dat er bij de totstandkoming van het Mestdecreet serieuze meningsverschillen waren tussen de meerderheidspartijen. Dat werd allemaal wat toegedekt. De visie van mevrouw Dua over de uitbreiding van de veestapel is gekend. Ik begrijp nu uit de uiteenzetting van de heer Martens dat een van de meerderheidspartijen een andere invulling geeft aan de toepassing van het Mestdecreet dan bijvoorbeeld Open Vld. Dat zal straks wel blijken uit uw uiteenzetting, mijnheer Callens. *(Opmerkingen van de heer Karlos Callens)*

Ik stel politiek vast dat de feiten ons gelijk geven en dat er inzake het Mestdecreet een serieus meningsverschil is tussen de meerderheidspartijen. Het stond in de sterren geschreven.

Wat betreft de uitbreiding zijn we altijd akkoord gegaan met de visie van de Vlaamse Regering en van een deel van de meerderheid om uitbreiding toe te staan mits mestverwerking. Dat is altijd onze leidraad geweest om constructief mee te werken aan de totstandkoming van het Mestdecreet. We hebben verschillende amendementen ingediend die wel of niet werden overgenomen door de meerderheid. Ik stel alleen maar vast dat er duidelijke meningsverschillen bestaan.

De voorzitter: De heer Callens heeft het woord.

De heer Karlos Callens: Mijnheer de voorzitter, ik voel me verplicht te antwoorden op wat de heer Sintobin heeft gezegd. Ik wil het standpunt van Open Vld, en van bijna iedereen van de meerderheid, geven.

Wij hebben altijd als doelstelling gehad dat wij de richtlijn en de voorwaarden van Europa moesten halen. De minister kan vandaag moeilijk een ander antwoord geven dan een antwoord in de richting van de doelstellingen en wat wij hebben gewild.

Het is maar heel normaal dat het voor alle bedrijven altijd moeilijk ligt als men een grens trekt op het vlak van de omzet. Als men daar een grens trekt, betekent dat: wie niet vooruit gaat, gaat achteruit. Blijven staan bestaat niet.

We moeten aan de mensen die dat willen, de mogelijkheid geven om uit te breiden, maar dan met de voorwaarden die we hebben gesteld, zodat het geen negatief resultaat betekent voor het milieu.

Hoe men dat moet invullen, is moeilijk te bepalen. We hebben deze heel moeilijke oefening moeten maken. Ik ben nog altijd voorstander van het feit dat we in de mate van het mogelijke de landbouwers en de kwekers de mogelijkheid moeten geven om uit te breiden, met inachtneming van het milieu en het water.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, na met aandacht te hebben geluisterd naar de uiteenzetting van mevrouw Dua, komen er bij mij twee vragen boven. Mogen voor Groen! individuele landbouwbedrijven in de intensieve veehouderij al dan niet groeien? Moet de landbouwsector alleen gericht zijn op de lokale markt of mag die ook gericht zijn op uitvoer?

Als ik haar tussenkomst nu hoor en na wat ik meermaals in de plenaire zitting heb gehoord, denk ik dat we deze fundamentele vragen moeten stellen.

De heer Erik Matthijs: Mevrouw Dua, we moeten de zaak positief bekijken. Landbouw is een economische sector. Jaarlijks verschijnen er cijfers van een groot aantal bedrijven die sluiten. Als die rechten worden overgedragen, worden ze afgeroomd. Ik denk dat andere bedrijven om economische redenen de kans moeten krijgen om uit te breiden. Dat is de filosofie zoals die door de collega's is geschetst. Ik denk dat we de zaken genuanceerder moeten bekijken.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Er zijn zo van die thema's die de gemoederen beroeren en landbouw, mest en exploitatie behoren daartoe.

Mevrouw Dua, ik zal eerst wat cijfers geven en het verschil tussen de aanvragen tot milieuvergunningen en de uitbreidingen na bewezen mestverwerking verduidelijken. Mevrouw Rombouts heeft dat ook al aangegeven. Het is van belang dat we weten op basis van welke cijfers we spreken.

Ik heb inderdaad een antwoord gegeven op uw schriftelijke vraag van mei 2008. Dat antwoord had betrekking op de aangevraagde uitbreidingen na bewezen mestverwerking, dus aanvragen van NER-mestverwerking, op basis van gegevens van de Mestbank in mei 2008. De cijfers die ik toen heb gegeven, kloppen. Na het voorjaar is er een toevloed van dossiers gekomen omdat een aantal bedrijven hun vergunningen nog moesten aanvragen. Het aantal is recent gestegen tot 477 aanvragen, met een totaal aan bijkomende stikstofproductie van 3,5 miljoen kilogram op een totale stikstofproductie van ongeveer 157,1 miljoen kilogram. Daarnaast zijn er de aanvragen van milieuvergunningen waarover u het in uw interpellatie had. Daar zitten vooral dossiers tussen van bedrijven die uitbreiden zonder dat ze NER-mestverwerking hebben aangevraagd, maar die kunnen uitbreiden omdat ze beschikken over overgenomen nutriëntenemissierechten met afroaming. Er komen geen NER's bij, dus daalt de productie meer dan ze stijgt.

– *De heer Patrick Lachaert treedt als voorzitter op.*

Ik heb ook navraag gedaan bij de administratie en heb volgende cijfers bij: in West-Vlaanderen zijn er 184 ingediende dossiers, in Vlaams-Brabant 9, in Oost-Vlaanderen 63, in Antwerpen 38 en in Limburg 33.

Wat de overnames in 2007 betreft – het gaat over cijfers die verwerkt zijn tot 12 september 2008 – stel ik op basis van voorlopige cijfers van de Mestbank vast dat op een totaal van 279 miljoen toegekende NER's er 15, 6 miljoen NER's overgedragen werd en dat daarvan 1.220.410 NER's geannuleerd werden conform het Mestdecreet. In kilo's stikstof gerekend, werd 11 miljoen kilogram overgedragen en werd daarvan 902.000 kilogram stikstof geannuleerd.

Deze aanvragen worden beoordeeld op grond van het Mestdecreet en het Milieuvergunningendecreet. Het is de bedoeling om ecologie en duurzame economie hand in hand te laten gaan voor het bereiken van de doelstellingen van de Nitraatrichtlijn, de NEC-richtlijn, waar de heer Martens naar verwees, en de kaderrichtlijn Water.

Welke rol speelt de Mestbank nu in dat geheel? Mevrouw Rombouts wees er al op: er is sprake van een andere doelstelling. Enerzijds is er het Mestdecreet, anderzijds het Milieuvergunningendecreet. Het Milieuvergunningendecreet regelt de vergunningsplicht van hinderlijke inrichtingen, met het oog op het beperken

van de hinder voor mens en leefmilieu. De vergunningverlenende overheden moeten op dat vlak hun verantwoordelijkheid opnemen. Het Mestdecreet wil daarentegen – en we hebben ter zake al een heel lange weg afgelegd – conform de Nitraatrichtlijn specifiek de waterverontreiniging door nitraten uit agrarische bronnen verminderen en voorkomen. Er wordt dan ook een systeem van nutriëntenemissierechten ter vervanging van die uitbatingstop van het vorige decreet ingevoerd.

Die koppeling van het Mestdecreet en het Milieuvergunningendecreet werd door de decreetgever in 2006 verlaten. Dat is hier ook al gesteld. Het is eigenlijk ook wel logisch, gezien de verschillende doelstelling van de beide decreten.

Op 19 september jongstleden heeft de Vlaamse Regering een wijziging aan titel I van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunningen (VLAREM I) vastgelegd. Daarin wordt onder meer bepaald dat de vergunningverlenende overheid aan de Vlaamse Landmaatschappij een afschrift van de milieuvergunning bezorgt als het gaat over hinderlijke inrichtingen voor dieren en mestopslagplaatsen. Zo zal de Mestbank perfect op de hoogte zijn van wat qua vergunningen reilt en zeilt en zal ze ook kunnen nagaan of de uitbreiding past in de overname van nutriëntenemissierechten. Ze kan dan ook perfect de evolutie van het aantal vergunningen volgen.

In het Mestdecreet is bepaald dat niemand mag uitbaten zonder nutriëntenemissierechten. Bovendien wordt bij de overname van nutriëntenemissierechten 25 procent van die rechten afgeroomd, behalve als het gaat over overdrachten tussen naaste familieleden. Ik geloof dat het de heer Callens was die dat heeft gesteld.

Ik stel vast dat het voortgangsrapport van 2007 van de Mestbank stelt dat, wat samenvoegingen en verplaatsingen in 2006 betreft, er een daling is geweest van de stikstofproductie met 2,6 miljoen kilogram. Dat zal met de huidige afroming niet anders zijn. Iedereen kan vaststellen dat mestverwerking een hoge vlucht neemt. De landbouwsector gelooft ook in de mogelijkheden ter zake.

Mevrouw Dua, wat de staalnemingen betreft, ik heb de cijfers mee vanaf 2000-2001. Ik stel vast dat de staalnemingen van het nitraatresidu een onmiskenbare verbetering aangeven. Dat blijkt ook uit de verbetering van de MAP-metingen, de metingen in kader van het mestactieplan. In 2006 voldeed 54 procent van de bodemstalen aan de grenswaarde van maximaal 90 kilogram reststikstof per hectare. In 2007 is dat opgelopen tot 74 procent. Daardoor is het gemiddelde nitraatresidu in dezelfde periode met 35 kilogram gedaald, van 107 tot 72 kilogram nitraatstikstof per hectare. In 63 procent van de MAP-meetpunten was er in die periode ook geen enkele overschrijding van de 50 milligramnitraatconcentratie per liter water. Dat is een stap voorwaarts in vergelijking

met 2006. We zien daardoor ook een daling van de nitraatconcentratie in de Vlaamse waterlopen. Slechts bij 2 procent van de waterlichamen ligt de concentratie nog hoger dan de Europese grens van 50 milligram nitraat per liter water.

Mevrouw Dua, als ik me niet vergis, verwijst u naar één welbepaald jaar. U zegt dat vroeger door een strenger mestbeleid de overschrijding is gedaald tot 32 procent. Ik heb de cijfers van de andere jaren, toen er sprake was van hetzelfde mestbeleid, bekeken. De overschrijdingen zijn in 2003-2004 opnieuw gestegen tot 45 procent. Het lijkt me dus niet echt goed dat u voortdurend naar één jaar verwijst. Bekijken we trouwens de jongste vier jaar, dan zien we een heel gestage neerwaartse trend. We kunnen dus met enige zekerheid beweren dat die neerwaartse trend ingezet is en we op de goede koers zitten. Mijn kabinetsmedewerker zegt me trouwens net dat Hilde Vandendriessche, een van uw voormalige kabinetsmedewerkers, enthousiast is over de evoluties die we vandaag zien.

In de uitbreiding na bewezen mestverwerking werd als een uitzondering in het Mestdecreet voorzien, op voorwaarde dat er 25 procent van de uitbreiding wordt verwerkt op de bestaande productie en dat de volledige uitbreiding wordt verwerkt en in de meeste gevallen geëxporteerd, zodat er geen bijkomende druk op Vlaamse landbouwgrond met gevaar voor uitspoeling naar het water bestaat.

Mijnheer Martens, u hebt er heel terecht naar verwezen: het is zeer belangrijk dat er aandacht wordt besteed aan de NEC-plafonds voor ammoniakemissies. Mijn administratie, de Mestbank, ziet nog mogelijkheden voor uitbreiding na bewezen mestverwerking, maar – uiteraard, dat is de evidentie zelf – zonder dat die bereikte NEC-plafonds in het gedrang mogen en kunnen komen.

Mevrouw Dua, u hebt nogmaals verwezen naar de investering van 100 miljoen euro die in het verleden is gebeurd voor de afbouw van de veestapel. Zoals u zelf hebt gezegd, is de productie van de landbouwsector in de vorige legislatuur bevroren, figuurlijk dan. Het gevolg daarvan was dat de landbouwers geen perspectief, geen ontwikkelingsmogelijkheden en ook geen bijkomende investeringsmogelijkheden hadden. Er werd inderdaad 100 miljoen euro extra besteed, maar dat zonder veel resultaat, voor het uitkeren van landbouwbedrijven en hobbyboeren die in vele gevallen dan toch zouden stoppen. U stelt dat die warme sanering super-efficiënt is geweest, maar de vermindering van de stikstofproductie bedraagt sinds 2000 tot nu in totaal 33,4 miljoen kilogram stikstof, waarvan 19,4 miljoen kilogram stikstof door natuurlijke afbouw, 7,5 miljoen kilogram stikstof door het gebruik van eiwitarm voeder en slechts 6,5 miljoen kilogram stikstof door die warme sanering sinds 2002.

Zoals diverse leden hebben opgemerkt, en ik denk dat ook de heer Martens het heeft bevestigd, heeft de huidige Vlaamse Regering ervoor gekozen om de dynamiek in de landbouwsector opnieuw te herstellen, zonder daarbij de milieudoelstellingen uit het oog te verliezen. Er is ter zake opnieuw perspectief en ruimte om te ondernemen. Ik denk dat ook kan worden gezegd dat de landbouwers zich vandaag inspanssen om de milieudoelstellingen te bereiken in een positieve atmosfeer.

Ik wil nog even terugkomen op dat MAP-meetnet. Bekijken we het operationeel meetnet Vlaamse waterlichamen, dat wordt opgelegd door de Europese kaderrichtlijn Water, dan zien we dat van de 2814 metingen die hebben plaatsgevonden, er bij 53 metingen sprake was van een overschrijding van de 50 milligram nitraat per liter water. Dat is iets minder dan 2 procent. Ik denk dus dat het nieuwe mestbeleid, de nieuwe decreetgeven- de bepalingen en uitvoeringsbesluiten perspectieven openen, maar ook dat, in de uitdrukkelijke voorwaardelijke context die destijds is geschapen, er een goede keuze is gemaakt met deze reglementering.

De voorzitter: Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua: Mijnheer de voorzitter, voor alle duidelijkheid, ik vind herstructureringen binnen de sector positief. Daarin was vroeger trouwens ook al voorzien. Iedereen heeft daar belang bij. Die samenvoegingen, verplaatsingen enzovoort, met afroming, vormen een zeer goed beleidsinstrument om de interne structuur van de landbouwsector te verbeteren en toch enigszins een milieuprobleem te verhelpen dat er was en er volgens mij ook nog is.

Iets anders zijn natuurlijk de uitbreidingen. Dan heb ik het niet over de nadelen die verbonden zijn aan de intensieve veehouderij en waarnaar de heer Martens ook heeft verwezen. Het is hier natuurlijk een interpellatie over mest, maar er zijn ook andere milieu-elementen. Zoals in de plenaire vergadering is gebeurd, kunnen we het hebben over de hele problematiek van veevoerders, vleesconsumptie enzovoort. Dat zullen we nu niet doen, maar het is ook een heel interessant element, dat de heer Daems terecht heeft ingebracht in het debat.

Herstructurering is dus een goede zaak, uitbreiding minder, omdat ik ervan uitga dat de zaak nog niet onder controle is. We zullen later in de commissie uitgebreid kunnen ingaan op de resultaten. Mevrouw de minister, ik wil daar niet op vooruitlopen, maar het enige dat ik heb gehoord is dat er in 63 procent van de meetpunten geen overschrijdingen zijn. Dat lijkt me niet zo'n spectaculaire verbetering in vergelijking met de vorige jaren.

Wat de evolutie van de toestand betreft, ik wil daar geen intentieverklaring in stoppen. Ik heb alleen een zin voorgelezen uit het VLM-rapport. Daarin wordt gesteld

dat het niet goed vooruitgaat. Daar moeten we het over eens zijn.

Ik wil wijzen op enkele zaken. Het gaat inderdaad over informatie van de deputaties. Ik heb alleen de echte uitbreidingen genomen. In West-Vlaanderen waren er 167 milieuvergunningaanvragen. Ondertussen zijn er beslissingen genomen. Van die 167 hebben er 114 betrekking op echte uitbreidingen, boven op de al toegekende NER's. Ik heb dus inderdaad niet de samenvoegingen en dergelijke daarbij geteld.

Mevrouw de minister, ik wil u wat meegeven voor een eventuele latere discussie. Uit wat we hebben binnengekregen van de provincies blijkt dat de wettelijke band tussen milieu- en mestwetgeving inderdaad is verdwenen. U bent daar zelf ook uitgebreid op ingegaan. De deputaties, zo staat hier, hebben kennis genomen van dit feit en van de impact ervan. Ik citeer uit een brief van de deputatie: "Door het wegvallen van de VLM kan er niet nagegaan worden of stellingen van de exploitant, zoals 'de gevraagde verandering vindt volledig plaats binnen reeds toegekende nutriëntenemissierechten' of 'de beoogde uitbreiding zal volledig gerealiseerd worden door de aankoop van nutriëntenemissierechten van een bepaalde andere inrichting' wel kloppen." We hebben ook gesprekken gehad met een aantal ambtenaren. Ik herinner me de debatten: vanuit een bepaalde filosofie heeft de meerderheid geoordeeld dat de VLM zich niet meer moest bezighouden en bemoeien met al die dingen. Het enige dat de VLM moet doen, is op een zeer klantvriendelijke wijze de landbouwers raad en advies geven. Maar de provinciale ambtenaren zitten nu wel met de handen in het haar, omdat niemand nog weet hoe de vork in de steel zit, of een vergunning kan worden toegestaan, of die gegevens die men heeft wel kloppen. Ik raad u aan daar nog eens goed over na te denken. Men begint immers stilaan de trappers te verliezen op dat vlak. Daarom heb ik gevraagd wat de rol van de VLM is. De VLM geeft nu geen adviezen meer in die dossiers. Het zijn de provinciale ambtenaren die moeten oordelen. Zij moeten de landbouwers op hun woord geloven, wat in bepaalde omstandigheden gewoon een risico en onzekerheid inhoudt.

Mijnheer de voorzitter, het is goed dat we dat cijfermateriaal uitwisselen en dat we de discussie over de kwaliteit grondig zullen voeren in een latere commissievergadering.

De voorzitter: Mevrouw Dua, zoals gebruikelijk zullen we hier binnenkort het nieuwe voortgangsrapport van de Mestbank bespreken.

De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mevrouw de minister, de cijferdans was wat moeilijk bij te houden, maar het lijkt

me nuttig een soort barometer in het leven te roepen die nagaat hoeveel nutriëntenemissierechten mestverwerking er zijn toegekend, hoeveel nutriëntenemissierechten zijn weggevallen door het systeem van overname en afroming en hoeveel nutriëntenemissierechten wel zijn uitgekeerd, maar niet zijn ingevuld. Pas als we die drie cijferreeksen hebben, kunnen we ons een beeld vormen van de werkelijke mestproductie en veestapel in Vlaanderen. Zonder die informatie kunnen we vandaag niet uitmaken of er dieren zijn bijgekomen, en of er meer mest wordt geproduceerd.

Ik hoop dat we ook de gegevens van het oppervlaktewater zoals het MAP-meetnet, het grondwatermeetnet, de ammoniakdepositie enzovoort zullen terugvinden in de voortgangsrapportage. De decreetgever heeft immers duidelijk aangegeven dat het tweede systeem van uitbreiding mits bewezen mestverwerking pas kon als de nutriëntenbalans in evenwicht was en er een significante verbetering optrad in het bereiken van de verschillende milieudoelstellingen.

In het milieubeleidsplan MINA-plan 3 dat door de Vlaamse Regering op 21 december 2007 is goedgekeurd – eigenaardig genoeg is die passage in het definitief gepubliceerde MINA-plan weggevallen, ik hoop dat dit een vergetelheid is en dus snel wordt rechtgezet – staat dat in de loop van 2008 de Vlaamse Regering een maximumaantal nutriëntenemissierechten mestverwerking zal vastleggen waarbinnen die groei mogelijk is. Hoe ver staat het daarmee? 2008 loopt op zijn einde. Als de Vlaamse Regering dit nog moet invoeren, dan is het nu wel het moment. Dat kan de grendel zijn om erover te waken dat die veestapel via dat spoor niet meer toeneemt dan toegelaten is voor het bereiken van de ammoniakreductiedoelstelling.

De vergunningverlening en het toekennen van nutriëntenemissierechten zijn ontkoppeld. De VLM geeft geen advies meer aan milieuvergunningverlenende overheden. Sommige ambtenaren en bestendige deputaties betreuren dat omdat ze nu enigszins blind moeten varen. Het is goed dat we een dynamiek in de sector hebben willen creëren, maar soms levert dat nieuwe concentraties op van nieuwe intensieve veehouderij, waardoor de zuurdeposities in zuurgevoelige biotopen in de omgeving van die regio's veel te hoog liggen. De vraag is hoe de milieuvergunningverlenende overheid dat moet gaan beoordelen. Welke instrumenten heeft zij om concentraties die zouden leiden tot een te grote overschrijding van de kritische lasten voor zuurgevoelige biotopen in de omgeving tegen te gaan? Daar moeten dringend richtlijnen voor uitgevaardigd worden. Eventueel kan het instrument van het MER de vergunningverlenende overheid helpen om te grote ongewenste concentraties regionaal tegen te gaan.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Als er een uitbreiding plaatsvindt na bewezen mestverwerking, dan moet inderdaad voldaan worden aan een aantal normen. Dat staat zo in het decreet. Ik betwijfel wel of in het decreet staat dat de uitbreiding van de veestapel na bewezen mestverwerking niet hoger mag zijn dan de voorziene afroming.

Hier wordt van uitgegaan dat de cijfers over de milieuvergunningen van mevrouw Dua correct zijn. Ik meen echter dat zij niet de correcte weergave van de omvang van veestapel vormen. Dat de vergunningverlenende overheid niet weet in welke richting zij moet kijken voor het verlenen van vergunningen, vind ik een beetje hilarisch. Er is immers een duidelijke procedure voor het vergunningenbeleid en een duidelijke procedure voor de NER-toekenning. Iedere overheid die daarin een verantwoordelijkheid heeft, moet nagaan waarop zij zich moet baseren bij het uitreiken van een NER of een vergunning. In het verleden zijn daarin heel wat koppelingen gemaakt, met de nodige problemen van dien.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Mevrouw de minister, er zijn twee visies over de uitbreiding. De heer Martens zegt dat de cijfers over de uitbreiding de 25 percent afroming niet mogen overschrijden. Mevrouw Rombouts twijfelt daaraan. Misschien zou het interessant zijn indien u dit kunt uitklaren, mevrouw de minister.

Mevrouw Tinne Rombouts: Ik heb niet gezegd dat ik daaraan twijfel. Ik ben er bijna zeker van dat dit niet in het decreet is opgenomen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De Vlaamse Regering heeft op 18 juli 2008 een uitvoeringsbesluit opgesteld.

Mevrouw Dua, u zegt terecht dat we de cijfers met elkaar moeten vergelijken. U hebt een aantal bezorgdheden vanuit de provincies geuit. We hebben gesprekken gevoerd met de provincies aangezien het een nieuwe manier van werken betreft. Iedereen moet echter zijn rol spelen. Er is de vergunningverlenende overheid, en de VLM en de Mestbank die ook een controlerende taak hebben.

Bij de uitbreiding is er 25 percent afroming. Wie een uitbreiding doorvoert na bewezen mestverwerking moet 25 percent verwerken van de uitbreiding op de bestaande productie, plus de volledige uitbreiding.

De voorzitter: Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua: Er zijn twee grote meningsverschillen, denk ik, binnen de meerderheid. Eerst en vooral gaat het over de interpretatie van de evolutie van de veestapel. Maar ten tweede gaat het ook over de manier waarop men de rol van de verschillende administraties invult. Ik vind dat een zeer belangrijk signaal. We horen dat de mensen die vergunningen geven eigenlijk vragen dat een gespecialiseerde administratie, de VLM, opnieuw komt adviseren, omdat de VLM een zicht heeft op het geheel en weet in welke richting we gaan. Waarschijnlijk zal het vanuit de landbouworganisaties wel duidelijk zijn dat zij opnieuw vrij spel willen hebben, zonder dat er pottenkijkers zijn vanuit de Mestbank. Dan denk ik dat we inderdaad op slechte weg zijn.

De voorzitter: Ik stel voor dat we, als we een voortgangsrapport bespreken, ook eens de deputaties en de ambtenaren horen, zodat we kunnen nagaan wie hier het juiste woord spreekt.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Dua, ik heb daarnet gezegd dat ik uw bezorgdheden meeneem. Er was trouwens al een afspraak gepland met de verschillende gedeputeerden van Landbouw. Ik zal uw opmerkingen nalezen en ik zal ze meenemen bij het eerstvolgende overleg dat we hebben met de deputaties.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door mevrouw Dua, door de heer Martens en door de heer Sintobin werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het niet halen van de Europese richtlijn inzake geluidshinder

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, op 18 juli 2008 is de Europese deadline verstreken voor het opstellen van actieplannen tegen geluidshinder, op basis van de Europese richtlijn ter zake. Maar die hebben we dus, jammer genoeg, niet gehaald. Nochtans wordt een op drie Vlamingen gehinderd door lawaai, met name verkeerslawaai, zo lezen we in het Milieu- en Natuurrapport Vlaanderen. Daarmee is geluidshinder het belangrijkste hinderprobleem in Vlaanderen. De geluidshinder in Vlaanderen is een

groter maatschappelijk probleem dan in andere Europese landen, waar gemiddeld maar een op vijf gehinderd wordt door lawaai.

Geluidsoverlast, mevrouw de minister, zorgt ook voor gezondheidsproblemen, zoals te hoge bloeddruk, hartziekten of zelfs leerachterstand bij kinderen. Volgens het Milieu- en Natuurrapport 2007 gaan in Vlaanderen jaarlijks 19.000 gezonde levensjaren verloren door geluidsoverlast. Lawaai komt daarmee op de tweede plaats van milieufactoren die onze gezondheid beïnvloeden, na luchtvervuiling.

Hoog tijd dus voor afdoende maatregelen. Door de slechte situatie in Vlaanderen is een beleid ter zake cruciaal. Toch talmt u blijkbaar, mevrouw de minister, want we lopen serieus achter met de uitvoering van de Europese richtlijn inzake omgevingslawaai. Volgens deze richtlijn moeten de lidstaten geluidsbelastingkaarten opmaken voor de belangrijkste autowegen, spoorwegen, agglomeraties en luchthavens. Deze kaarten moeten de huidige situatie rond geluidshinder in kaart brengen. De geluidsbelastingkaarten moesten klaar zijn tegen 30 juni 2007.

De Vlaamse Regering schoot echter pas in september 2007 in gang, nadat de Europese Commissie Vlaanderen op de vingers tikte en er zelfs mee dreigde om de zaak voor te leggen aan het Europees Hof van Justitie. In september 2007 werd dan een besluit goedgekeurd waarin de auto- en spoorwegen opgesomd worden waarvoor kaarten zullen worden opgemaakt en welke administraties voor welke kaarten verantwoordelijk zijn.

Op basis van deze geluidsbelastingkaarten – want die zijn uiteindelijk nog maar het begin – moeten vervolgens actieplannen worden opgemaakt om de in kaart gebrachte geluidsproblemen te milderen of op te lossen. Deze actieplannen, die tot stand moeten komen na inspraak van de bevolking, moesten klaar zijn op 18 juli 2008. Maar aangezien Vlaanderen niet eens beschikt over geluidsbelastingkaarten, staan we met de actieplannen blijkbaar nog nergens.

Mevrouw de minister, hoever staan we met de uitvoering van de Europese Geluidsrichtlijn? Zijn de geluidsbelastingkaarten ondertussen al opgesteld? Zo neen, voor welke lijninfrastructuren en agglomeraties moeten nog geluidsbelastingkaarten worden opgemaakt? Wat zijn de belangrijkste knelpunten? Tegen wanneer worden alle geluidsbelastingkaarten definitief goedgekeurd?

Hoever staat de regering met de opmaak van de geluidsactieplannen? Zullen de doelstellingen van het Vlaamse milieubeleidsplan gehaald worden, namelijk de langetermijndoelstelling van vermindering van ernstig geluidsgehinderden van 18 procent vandaag tot 15 procent in 2010 en 10 procent in 2020? Welke geluidsbeperkende

maatregelen werden intussen al genomen in uitvoering van of in afwachting van de geluidsactieplannen?

Wilt u overwegen de subsidies voor geluidswallen en -schermen ook al vanaf een lagere geluidsbelasting van de vandaag bepaalde 75 decibel toe te kennen, aangezien de beschreven gezondheidsproblemen ook bij lagere geluidsniveaus optreden? Ik hoor ook van een aantal burgemeesters die autosnelwegen en andere belangrijke gewestwegen door hun gemeente hebben lopen dat het Vlaamse Gewest blijkbaar pas tussenkomt in de investeringskosten van geluidsmuren als men een zeer hoog geluidsbelastingniveau haalt. Kunnen premies voor geluidsisolatie, zoals die vandaag bestaan in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest soelaas bieden aan belangrijke verkeersaders en in de grote agglomeraties?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik heb in het voorjaar al een vraag gesteld in verband met de uitvoering van die Europese richtlijn inzake geluidshinder. Het was niet nieuw, mevrouw de minister. Toen hadden we al een achterstand in te halen. U zei dat we een tandje bij steken en zouden proberen nog op tijd klaar te geraken. Nu blijkt dat u daar tot op heden niet in geslaagd bent.

Wat zijn dan de gevolgen vanuit Europa? Zijn er signalen geweest dat we daardoor in de problemen zouden kunnen geraken?

Het tweede deel van de vraag van de heer Martens gaat over het andere onderdeel waar u verantwoordelijk voor bent, mevrouw de minister: Openbare Werken en Mobiliteit. Ik heb daar ook een vraag over ingediend.

Mijnheer Martens, ik vind het eigenlijk een beetje hypocriet dat u nu komt zeggen dat u voorstander bent om het aantal decibels naar beneden te halen met betrekking tot module 5 van het mobiliteitsconvenant. Dan had u maar eerlijk moeten zijn en het voorstel van resolutie van ons moeten goedkeuren, want daarin hebben we gevraagd om de geluidsbelasting naar beneden te halen en de subsidiëring te veranderen.

Mevrouw de minister, ik weet niet of u daar nu onmiddellijk een antwoord op zult geven, want dat is natuurlijk de bevoegdheid van een andere commissie, maar ik denk dat dit dossier veel mensen bekommert. Ik stel vast dat heel veel besturen willen dat er geluidsschermen komen om de bevolking te beschermen tegen geluidsoverlast, maar dat de kostprijs zo hoog is dat ze uiteindelijk toch beslissen om dat niet te doen.

Ik kan als voorbeeld mijn eigen gemeente geven. Die had eerst gezegd geluidsschermen te willen. U hebt dan gepland dat er dit jaar geluidsschermen zullen komen,

maar uiteindelijk is de gemeente geen vragende partij meer, want 450.000 euro kan de gemeente niet zomaar onmiddellijk ophoesten.

Het is echt wel een probleem dat om een oplossing vraagt. Ik weet niet of u een volledig antwoord zult geven, maar anders hoop ik dat u dat zult doen in de commissie voor Openbare Werken.

De voorzitter: Er zijn bepaalde criteria die men moet overschrijden voor een gemeente subsidie kan krijgen. In de oude tijden was dat volgens de politieke draagkracht van het parlementslid bij de minister. Als men geluk had, was de minister van dezelfde politieke partij, maar nu is dat geobjectiveerd en lukt dat veel minder, tenzij natuurlijk het lawaai voldoende is.

De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: De module voor de geluidsschermen is algemeen bekend, maar ik denk, mevrouw de minister, dat die heel weinig succes heeft, om de doodeenvoudige reden dat de kostprijs voor de gemeenten gewoon niet te dragen is. Daar moeten we ons geen illusies over maken.

Mijnheer Martens, u hebt de opsomming gemaakt van autowegen, spoorwegen, agglomeraties en luchthavens. Mijn vraag is welke rol de luchthavens spelen. Dan bedoel ik ook de grensoverschrijdende. Men moet altijd eerst bezig zijn met de eigen achtertuin, heb ik geleerd in de politiek.

Het gaat niet alleen over Bierset, maar ook over het probleem van Zaventem ten opzichte van Brussel. Aangezien ze diep in Henegouwen ligt, vormt de luchthaven van Charleroi veel minder een probleem. De grensoverschrijdingen gaan van het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest naar het Vlaamse Gewest.

De vorige minister van Leefmilieu, de huidige minister-president, heeft in het kader van de problematiek van de nachtvluchten over een instituut voor de geluidskartering gesproken. Ik vraag me af of daar nog over wordt gesproken.

De geloofwaardigheid van de geluidskartering is natuurlijk afhankelijk van de kredieten die hiervoor ter beschikking worden gesteld. Ik herhaal de vraag die ik voortdurend moet stellen: welke kredieten voorziet de NMBS, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen? Het Vlaamse Gewest is helemaal niet betrokken bij het investeringsprogramma 2008-2012. Dat investeringsprogramma is geactualiseerd. De NMBS heeft verklaard iets te willen doen. Ik denk hierbij onder meer aan een aantal goederentreinen. De Montzenlijn loopt van Antwerpen naar het Duitse Ruhrgebied en wordt dag en nacht gebruikt. Wat het

goederenvervoer betreft, is dat een van de drukste spoorwegen van het land. Ik vraag me af of de NMBS enige intenties heeft om iets te doen aan de geluidshinder.

Het is mogelijk om, zoals de heer Martens heeft gevraagd, geluidswallen en schermen langs autosnelwegen te plaatsen om het aantal decibels te verlagen. Ik vraag me af welke investeringen de minister plant. Ik zie dat nog steeds nieuwe huizen langs autosnelwegen worden gebouwd. Het is onvoorstelbaar hoeveel huizen langs de E313 worden gebouwd.

Ik denk dat de minister de evaluatie van de mobiliteitsconvenant al heeft overgemaakt. Ik heb nog een vraag over de module over de geluidsschermen in die convenant. Ik denk niet dat het hier een taak van de gemeentebesturen betreft. De gemeenten moeten niet opdraaien voor het lawaai dat door een autosnelweg wordt veroorzaakt. Mijn gemeente grenst toevallig over een grote lengte aan een autosnelweg. Spijtig genoeg is al het groen weggekap. Ik wil geen euro uitgeven aan het lawaai dat hierdoor wordt veroorzaakt. Wij hebben hier geen schuld aan.

Mevrouw de minister, bestaat er al een investeringsplan? Bestaat er al een raming, vergelijkbaar met de uitvoering van de zuivering van het afvalwater? We weten ongeveer wat dat zal kosten. Ik zou graag weten over elk investeringsplan u al beschikt.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag bij deze interpellatie aan. Onlangs heb ik het oranje-paarse regeerakkoord nog eens nagelezen. De minister-president heeft tijdens zijn recentste Septemberverklaring immers verklaard dat dit akkoord onder tussen grotendeels is gerealiseerd.

Wat het leefmilieu betreft, heb ik in het regeerakkoord teruggevonden dat de Vlaamse Regering duidelijk vindt dat we, behalve in zeer uitzonderlijke gevallen, niet verder dan de Europese voorstellen mogen gaan. Wat de geluidshinder betreft, zullen we dit zelfs niet halen. Voor het overige zijn de ambities altijd torenhoog. Vlaanderen moet tot de vijf regio's met de grootste economische ontwikkeling behoren. Als het om het milieu gaat, is de Vlaamse Regering heel wat minder ambitieus. Ik stel enkel vast dat dit ons op Europees vlak in grote problemen zal brengen.

Globaal gezien, stelt de heer Martens dat het verkeer de belangrijkste oorzaak van geluidsoverlast in Vlaanderen is. Ik vraag me af hoe de minister dit ziet evolueren. Het is de bedoeling de logistieke sector in ons land verder uit te bouwen. Het is de intentie her en der nieuwe terreinen voor logistieke bedrijven aan te leggen. Dit zal natuurlijk bijkomend verkeer aantrekken. Het gaat dan vooral

om vrachtwagenverkeer. Ik denk hierbij ook aan de verdubbeling van het aantal rijstroken op de Brusselse ring. Houdt deze grenzeloze ambitie om Vlaanderen als transitland verder uit te bouwen ook rekening met de problematiek van de geluidshinder? We zijn nu al niet in staat om de Europese richtlijn te respecteren. Hoe past de minister de ambitie om de logistieke sector verder uit te bouwen, wat tot nog meer vrachtwagen- en autoverkeer zal leiden, in in onze problemen om de Europese richtlijn te respecteren?

Mijn tweede vraag sluit in feite aan bij de opmerkingen van de heer Peumans. Vooral het verkeer zorgt voor geluidsoverlast in Vlaanderen. In bepaalde streken gaat het natuurlijk in de eerste plaats om het lawaai van vliegtuigen. Dat geldt vooral in streken en woonwijken in de omgeving van vluchtroutes. Dit belangrijke probleem bestaat al jaren. De vraag is hoe we dit specifieke probleem inwerken in de maatregelen die we moeten nemen om de Europese richtlijn al dan niet te halen.

We moeten duidelijk zijn. Wat door vliegtuigen veroorzaakte geluidshinder betreft, is isolatie weinig doeltreffend. Dat is te wijten aan de specifieke frequentie van het door vliegtuigen geproduceerde geluid. Het is blijkbaar de ambitie om het aantal passagiers- en vrachtluchten in de toekomst nog uit te breiden. Hoe wil de minister dat in overeenstemming brengen met de noodzaak om aan de Europese richtlijn inzake geluidshinder te voldoen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, aangezien heel wat vragen kunnen worden gebundeld, zal ik trachten een gestructureerd antwoord te geven.

Volgens de heer Martens talm ik op dit ogenblik met de uitvoering van de richtlijn. Ik vind dit eigenaardig. De richtlijn dateert pas van 2002 en is pas tijdens deze legislatuur, in 2005, in Vlaamse regelgeving omgezet. Indien tijdens de vorige legislatuur met deze omzetting spoed was gemaakt, zouden we nu misschien wat verder hebben gestaan. Dat is het verleden. Ik hou er niet van daar altijd naar te verwijzen. *(Opmerkingen van de heer Bart Martens)*

Ik denk enkel dat de geschiedenis haar rechten heeft.

De heer Martens weet allicht dat dit jaar voor 10 miljoen euro aan bijkomende middelen is vrijgemaakt. Dit is trouwens in de Septemberverklaring aan bod gekomen. Ik zal straks nog iets over de modules zeggen. Niet zo lang geleden zijn in de commissie voor Openbare Werken nog interessante discussies over een aantal mogelijke ingrepen gevoerd.

De Europese richtlijn, die uiteindelijk op 22 juli 2005 in Vlaamse regelgeving is omgezet, stelt dat van alle

belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens en van bepaalde agglomeraties geluidsbelastingskaarten moeten worden opgemaakt. Ik zal even de stand van zaken op dit ogenblik schetsen.

We moeten kaarten maken van alle wegen die jaarlijks meer dan 6 miljoen voertuigpassages kennen. Dit betekent dat we van 1900 kilometer van het Vlaamse wegennet geluidsbelastingskaarten moeten maken. We zijn daar volop mee bezig. Hoewel ik besef dat dit gevaarlijk is, wil ik zelfs een timing medelen. Dit zou tegen eind oktober 2008 moeten worden afgerond. Dat is het einde van deze maand al.

De geluidsbelastingskaarten voor alle belangrijke wegen zijn al uitgerekend. Op dit ogenblik wordt aan het eindrapport gewerkt. Alle input- en outputgegevens worden overgezet. Ik heb in de loop van de zomer gezien hoe dergelijke kaarten worden gemaakt. Dat werkt met kleuren en met zones. Die kaarten geven aan dat de belasting afneemt naarmate iemand zich verder van een zone verwijderd.

De actieplannen zullen uiteraard pas worden opgesteld als we over de geluidsbelastingskaarten beschikken. Iemand heeft daarnet naar de watersector verwezen. Eerst is een globaal kaartje uitgetekend. Pas daarna zijn de actieplannen opgesteld. We zullen eerst de geluidsbelastingskaarten opstellen om de globale toestand in kaart te brengen. Op basis daarvan kunnen de typische conflicten en knelpunten worden onderzocht.

Wat het spoorwegverkeer betreft, is de studie afgerond. De geluidskaarten zijn ontwikkeld. De NMBS heeft het wettelijk verplicht advies over deze kaarten geleverd. De geluidskaarten kunnen dan ook eerstdaags ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. In het besluit staat ook de verplichting dat de geluidskaarten op de website moeten komen als ze goedgekeurd zijn. Ze zullen dus voor iedereen beschikbaar zijn.

Op basis van de criteria van de richtlijn is er op het Vlaamse grondgebied één luchthaven waarvoor een geluidsbelastingkaart moet worden opgemaakt. Dat is Brussels Airport. De twee andere regionale luchthavens in Vlaanderen vallen niet onder de normen van de richtlijn. Een geluidkaart voor deze luchthaven kan worden afgeleid uit het geluidscouturenrapport dat de luchthaven jaarlijks dient op te stellen in het kader van haar milieuvergunning. Ondertussen werd ook het wettelijk verplichte advies van The Brussels Airport Company over deze kaarten verkregen. De geluidskaarten kunnen dan ook in de komende weken naar de regering.

De steden Gent en Antwerpen werden aangeduid als agglomeraties die gekarteerd moeten worden in de eerste fase van de richtlijn. Mijn administratie heeft een studie laten uitvoeren waarin een geluidsmodel werd ontwikkeld

dat is aangepast aan de gegevens die bij de steden beschikbaar zijn. Deze studie werd begin dit jaar afgerond. De nodige software werd bij de betrokken stedelijke diensten geïnstalleerd en de opleiding voor het gebruik ervan werd gegeven. De diensten van de steden werken samen om met behulp van dit geluidsmodel nu de nodige kaarten aan te maken. Op de begroting van de samenwerkingsovereenkomst Leefmilieu werd 300.000 euro voorbehouden om de steden hierbij te ondersteunen. Hiervoor moet met hen een overeenkomst worden afgesloten. De steden Antwerpen en Gent hebben echter de indiening van een project nog niet afgerond. We zijn in dialoog. Een paar weken geleden heb ik nog een brief gestuurd naar de colleges van de beide steden om hen nogmaals aan te zetten om de berekening van de geluidskaarten zo snel mogelijk uit te voeren. Eens men eraan begint, gaat het wel vrij vlot.

Mijnheer Martens, ik erken volledig dat bij de opmaak van de geluidskaarten vertraging werd opgelopen. Dat heeft voornamelijk te maken met de beschikbaarheid van de juiste basisgegevens. Dat is een gigantische operatie. 1900 kilometer wegen is niet niks. Men heeft een enorme massa verkeersgegevens en geografische informatie nodig. Het is ook de allereerste keer dat in Vlaanderen op dergelijke schaal geluidskaarten worden opgemaakt. Het zal straks een bijzonder nuttig instrument zijn. We merken daarbij trouwens, mijnheer Glorieux, dat niet alleen wij, maar ook heel wat andere lidstaten van de Europese Unie vertraging hebben opgelopen ten aanzien van de in de richtlijn voorgeschreven uitvoeringstermijnen. Ik geloof dat uit mijn overzicht blijkt dat er momenteel absoluut werk van gemaakt wordt. Ik sta erop dat de kaarten opgemaakt worden.

De Europese richtlijn schrijft voor dat geluidsactieplannen moeten worden opgesteld op basis van de informatie uit de geluidskaarten. We kunnen dus pas met de actieplannen starten als we alle kaarten volledig ter beschikking hebben.

Voor weg- en spoorverkeer is er het engagement dat tegen het eind van het jaar een eerste tussentijds actieplan wordt ontwikkeld. Dat zal aan de Europese Commissie worden overgemaakt. Daarnaast zal mijn administratie op korte termijn een onderzoek doen om de informatie uit de kaarten nauwkeurig te analyseren. Op basis van dat onderzoek zal worden nagegaan welke strategie het meest aangewezen is om de prioritaire problemen op een efficiënte en objectieve manier aan te pakken.

Mevrouw Van den Eynde, inzake module 5 wil ik verwijzen naar een discussie in de commissie voor Openbare Werken. U verwees daar ook naar, mijnheer Peumans. Er werd mij gevraagd of ik de normen onmiddellijk kon veranderen. Ze lagen te hoog en de investeringen waren te zwaar. Ik heb gezegd dat voor mij van belang is dat we de kaarten hebben. Dan pas

moeten we bekijken zien hoe we de Europese parameternormen kunnen finetunen. Ons ondersteuningsbeleid moet sterk geënt zijn op de kaarten en de hinderniveaus.

Met betrekking tot de luchthaven van Zaventem kan ik u zeggen dat de voorbereidende studies volledig klaar zijn. Er is overleg geweest tussen mijn kabinet en dat van minister Van Mechelen in aanwezigheid van de betrokken administraties.

Een eerste stap inzake de vermindering van de geluidshinder afkomstig van de luchthaven werd inmiddels reeds gezet door de aanpassing van de bijzondere voorwaarden door de deputatie van Vlaams-Brabant. Ik kom daar straks op terug. Aangezien daar een beroep tegen is ingespannen, kan ik hierover op dit moment geen verdere uitspraken doen.

Of Vlaanderen in 2010 de plandoelstellingen uit het milieubeleidsplan Mina3+ zal halen, kan ik vandaag niet vaststellen. Het zal echt niet eenvoudig zijn. Ik bevestig dat er eind dit jaar tussentijdse actieplannen komen. Daarmee kunnen we aantonen dat er stappen worden gezet om te voldoen aan de richtlijn Omgevingslawaaï.

De bestaande maatregelen zijn uiteraard geen maatregelen in uitvoering van de kaarten, mijnheer Martens. De plaatsing van geluidsschermen langs gewestwegen via het subsidiëringmechanisme is inderdaad aan evaluatie onderhevig. Er zijn ook diverse flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid, waarbij vermindering van de geluidshinder een doelstelling kan zijn, via het subsidiëringmechanisme uit module 15 van het Mobiliteitsconvenant. Bij de heraanleg van wegdekken wordt vandaag al rekening gehouden met akoestische eigenschappen. Milderende maatregelen worden getroffen als daar de noodzaak toe blijkt uit milieu-effectrapporten.

Mijnheer Peumans, u maakte terecht de opmerking dat men wel een plan kan maken, maar dat men daar dan ook zijn beleid moet naar richten. Met betrekking tot de geluidsniveaus voor weg- en spoorverkeer is momenteel een ambtelijk overleg aan de gang tussen het departement Leefmilieu, Natuur en Energie, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, de NMBS en anderen. Ook de dienst Milieu & Gezondheid en een wetenschappelijke expert inzake geluidseffecten maken deel uit van deze overleggroep. De financiële, juridische en praktische haalbaarheid van verschillende denksporen voor het nemen van maatregelen bij overschrijdingen van deze geluidsniveaus en ter voorkoming van overschrijdingen en van hun kosteneffectiviteit zullen daar verder worden onderzocht. We moeten inderdaad komen tot de opeenvolging van plan, actieplan, prioriteitstelling voor financiering en financiering.

De mogelijkheden die bestaan voor de toepassing van geluidsisolatie zullen samen met de andere mogelijke

maatregelen worden bekeken, onder andere in de eerder vermelde studie. We onderzoeken momenteel of een hindertaks op Vlaams niveau mogelijk is om hiermee eventueel isolatie- en andere maatregelen rond de luchthavens te financieren.

Mijnheer Peumans, ik heb niet opgezocht of de luchthaven van Bierset de normen overschrijdt. Ik zal dat laten opzoeken. De Vlaamse regionale luchthavens vallen in elk geval niet onder de richtlijn.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister. U hoeft zich niet persoonlijk aangevallen te voelen, de hele Vlaamse Regering is hier in gebreke gebleven.

Die richtlijn mag dan al van juli 2002 dateren. Meestal krijgt men wel anderhalf jaar of bijna twee jaar om een dergelijke richtlijn om te zetten. Nog belangrijker dan de omzetting is de toepassing van de afspraken die daarin gemaakt zijn. Ondertussen zijn we in deze legislatuur bijna vijf jaar verder. Het is dan ook niet meer dan normaal dat wij vanuit onze controlerende bevoegdheid vragen hoe het zit met de toepassing van niet alleen de richtlijn, maar ook van het decreet. Wat dat betreft, hoor ik dat zelfs op het niveau van de geluidsbelastingkaarten nog een serieuze weg te gaan is. Toegegeven, voor de wegen, voor de luchthaven Zaventem, voor de spoorwegen is men vrij ver gevorderd. Dat neemt niet weg dat we ook hier nog op een definitieve goedkeuring van die geluidsbelastingkaarten wachten. We kijken reikhalzend uit naar die eerste geluidsactieplannen, waar de feitelijke maatregelen in getroffen moeten worden. Het is goed dat daar extra geld voor is uitgetrokken.

Het idee van een hindertaks is zeer waardevol. Dat is conform het beginsel 'de vervuiler betaalt'. De grote geluidsbronnen moeten inderdaad opdraaien voor de geluidsschade en de daarvan afgeleide gezondheidsschade enzovoort, die ze veroorzaken.

Als een hinderfonds in het leven wordt geroepen, hoop ik dat de subsidiemogelijkheden aan lokale besturen in sterke mate verruimd kunnen worden. De heer Peumans heeft natuurlijk gelijk als hij zegt dat het een gemeente maar zal overkomen dat er een autosnelweg, een primaire weg categorie 1 of een drukke gewestweg door loopt. Vaak gaat het om verkeer door in plaats van voor de gemeente. Gemeenten dragen alleen de lasten van dat doorgaand verkeer. Ik kijk dan ook uit naar een verruiming van de mogelijkheden om geluidsmuren en dergelijke beter te subsidiëren via de Vlaamse overheid.

Mevrouw de minister, in de commissie voor Openbare Werken heeft iemand gezegd dat u eens naar Duitsland

moet rijden. Als u dat van plan bent te doen, moet u eens kijken hoe er langs de Duitse autosnelwegen systematisch bij het passeren van bewoonde gebieden geluidschermen geplaatst zijn.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, maar ga niet naar Beieren, want daar is men oerconservatief. *(Gelach)*

De heer Martens is even ingegaan op die hindertaks. Hoe ziet u die? Gelet op de zeer dichte bebouwing in Vlaanderen is de uitdaging zeer groot. In Nederland doet men dat systematisch. Op de Nederlandse snelwegen worden op een heel creatieve manier overal geluidschermen geplaatst. Dat is wat anders dan de depressieve wanden die men hier installeert. De vraag is natuurlijk hoe de financiering daarvan moet gebeuren. U zegt dat eerst wordt gezorgd voor de kaarten, dan voor het actieplan en dat daarna wordt gekeken naar de financiering. Het gaat om een geweldige financiële uitdaging. De vraag is of de bestaande middelen volstaan.

U hebt het over het wegdek. Men heeft een aantal experimenten gedaan. Er zijn echter ook wegen die zoveel geluid veroorzaken omdat ze slecht onderhouden zijn. Dat zorgt eveneens voor bijkomende geluidsoverlast.

Mevrouw de minister, wat bedoelt u met de hindertaks?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb nog een kleine bijkomende vraag. U verwees naar de nieuwe milieuvergunning van de provincie Vlaams-Brabant, waarin het plafond van de nachtvluchten voor Zaventem op 16.000 wordt geplaatst. U zei zonet ook dat daartegen een beroep is aangetekend. Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering daarover? Steunt ze een dergelijk beroep of steunt ze de provincie Vlaams-Brabant?

De voorzitter: Mijnheer Glorieux, indien u daarover een vraag om uitleg zou indienen, verklaar ik ze onontvankelijk. Als rechter kan men moeilijk zeggen hoe men zal beslissen als men het dossier nog niet heeft gezien. *(Opmerkingen van de heer Eloi Glorieux)*

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, voor het verslag zou ik toch nog even iets willen rechtzetten. Daarnet had ik in mijn elan gezegd dat het ging om een voorstel van resolutie over module 5 van de mobiliteitsconvenant. Er werd echter een nog sterker signaal gegeven. Het ging om een voorstel van decreet tot afschaffing van module 5. Ik blijf er wel bij dat de

houding van sp.a hypocriet is als ze hier stelt dat ze voor de afschaffing van de module is.

De heer Jan Peumans: We hebben echter wel een resolutie aangenomen waarin we aan de regering de aanbeveling doen om de module te bekijken. De regering heeft er geen gevolg aan gegeven.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Dat klopt.

De heer Jan Peumans: Dat was in de goede, oude tijd toen we nog in de meerderheid zaten. *(Opmerkingen)*

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, als ik het goed begrepen heb, hoopt u tegen eind oktober die geluidsbelaastingkaart klaar te hebben. Ik hoop dat er dan ook snel een degelijk beleid volgt inzake geluidshinder. Heel wat mensen worden er nu door getroffen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik heb aan mijn administratie de opdracht gegeven om te onderzoeken hoe de hindertaks kan worden ingevoerd om isolatie- of andere maatregelen rond de luchthavens te financieren. Mijn houding is dus zeer duidelijk. Mijnheer Peumans, het gaat niet om alle wegen. *(Opmerkingen)*

Ik had het over de luchthavens. Het gaat over een onderzoek, en niet om een beslissing. We gaan na of zoiets mogelijk is en hoe we dan tewerk moeten gaan. Het is een piste die ik de moeite vind.

Er werden heel wat opmerkingen gemaakt over de wegen. Er werd ook gevraagd waarom Module 5 nog niet is afgeschaft. Ik heb mijn standpunt duidelijk gegeven. We zullen dat hele subsidiëringssysteem samen met de afwerking van de kaarten bekijken. Ik ben ook niet alleen bevoegd voor die materie. Daarover moeten we gezamenlijk beslissingen nemen.

Het klopt dat het nemen van geluidswerende maatregelen niet zo evident is qua financiering. Men zal daar heel wat middelen voor moeten vrijmaken. Begin volgend jaar wordt er een begin van uitvoering aan gegeven.

Er zijn heel wat vragen om geluidsschermen te plaatsen. Ik krijg ook vragen om moderne versies te installeren. Men is daar heel creatief in. Er zijn zelfs voorstellen op mijn kabinet beland waarbij woningen in een geluidsmuur zijn gebouwd. Er zijn heel wat mogelijkheden op de markt. Het zal ons kansen bieden om economische, mooie en esthetische oplossingen te vinden.

Ik heb u een toch vrij realistische timing gegeven. De kaarten zullen met een paar maanden vertraging klaar zijn. We zullen dan ook werk maken van uitvoeringsplannen en de financiële middelen bekijken.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, u zei daarnet dat er een gedeelde bevoegdheid is. U weet dat wie betaalt, bepaalt. Als u samenwerkt met minister Van Brempt, moet u dat goed onthouden.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Glorieux, door mevrouw Rombouts en door mevrouw Van den Eynde werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de hervorming van de belastingen op de inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelastingen, en de koppeling met de ecoscore

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik dank u dat u deze vraag ontvankelijk hebt verklaard. Enkele collega's, zoals de heer Vandebroucke en de heer de Kort, zijn me al vooraf gegaan met vragen over de hervorming van de belastingen op de inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelastingen, over de koppeling met de ecoscore, en ook over het voordeel dat lpg-wagens uit dergelijke maatregelen kunnen halen.

Dankzij de vorige staatshervorming – de Lambermontakkoorden – is de Vlaamse Regering bevoegd voor het bepalen van de aanslagvoet van de Belasting op de Inverkeerstelling (BIV). Op 20 juni 2006 heeft de Vlaamse Regering beslist de BIV voortaan te koppelen aan de milieukeurmerken van de voertuigen. Het gaat dan specifiek om de ecoscore. Op 16 oktober 2007 heeft de Vlaamse Regering dit standpunt bevestigd: “De Vlaamse Regering wenst voort te gaan met de hervorming van de autofiscaliteit in de richting van een grotere variabilisering van de kosten in functie van de gereden kilometers en in functie van de ecoscore van de wagens.”

Ik verwijs ook naar de vragen om uitleg van de heren Huybrechts, de Kort en Sannen en naar de actuele vragen en de interpellatie van de heer Vandebroucke van 16 januari en 28 mei van dit jaar.

Met deze vraag wil ik op mijn beurt peilen naar de stand van zaken. Ik citeer uit uw antwoord, mevrouw de minister, op de vraag om uitleg van de heer Huybrechts die

op 1 juli 2008 in deze commissie werd behandeld: “Op het ogenblik dat we de ecoscore gaan gebruiken, zoals die nu bestaat of een beetje technisch aangepast, als basis voor de hervorming van de belastingen op de inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelastingen, kunnen we op die manier ook de milieuvordelen van wagens met lage emissies financieel belonen, ongeacht welke technologie een wagen heeft. Hierbij zullen dan de lpg-wagens uiteraard een niet-onbelangrijk voordeel krijgen. Ik heb u ook mijn engagement gegeven om dit jaar het model van de ecoscore en de wijze waarop dat geïmplementeerd kan worden in de toekomst klaar te hebben.” Er is een studieopdracht gegeven aan VITO, de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek. En zo is dat model tot stand gekomen.

Ook minister Van Mechelen is al ondervraagd over de hervorming van de belasting op de inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelastingen. Die belastingen worden nog altijd federaal geïnd. Dat zaakje moet al sinds 2003 worden overgeheveld, maar de federale minister van Financiën is niet bepaald dynamisch. Minister Van Mechelen klonk in zijn antwoord in elk geval iets minder optimistisch dan u. Ik wil u niet uit elkaar spelen, mevrouw de minister, ik wil gewoon weten hoe het zit.

Uit zijn antwoord op de actuele vraag van de heer Vandebroucke blijkt dat minister Van Mechelen een aantal vraagtekens heeft bij de doeltreffendheid van de ecoscore als instrument. Verder heeft hij het ook over het juridische advies van de Europese Commissie: “Mogen wij dit systeem autonoom invoeren?” Ten slotte moet er natuurlijk ook een akkoord bereikt worden met de gewesten. Zoals u weet, hebben onze Waalse vrienden een ecobonus en een ecomalus ingevoerd.

De vraag is nu niet wie optimist en wie pessimist is. De vraag is wat realistisch is.

Mevrouw de minister, kunt u een overzicht geven van alle stappen die tot op heden zijn gezet inzake de hervorming van de belasting op de inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelastingen? Wat is er reeds concreet gebeurd? Hoeveel staan we? En welke stappen moeten er nog worden gezet? Ik verwijs daarbij naar de beslissing van de Vlaamse Regering van 16 oktober 2007.

De koppeling was voorzien voor 2008. U hebt toen verklaard dat die deadline niet zou worden gehaald en dat het 1 januari 2009 zou worden. De koppeling met de BIV zou op 1 januari 2010 gebeuren. Op die manier zijn er drie ministers gevat: uzelf, minister Van Mechelen en minister Van Brempt. Op welke wijze zal de koppeling met de ecoscore of een ander instrument concreet worden gemaakt?

Is er ondertussen meer duidelijkheid over wat Europa in deze materie zegt? Het Departement Leefmilieu,

Natuur en Energie en VITO zouden een sociale-impactanalyse maken. Is die analyse reeds gemaakt? Wat zijn de resultaten? Wat is de stand van zaken met betrekking tot het samenwerkingsakkoord tussen de gewesten? U hebt daar, geloof ik, minister Daerden voor nodig, en de uitspraken die minister Van Mechelen over hem deed, waren alvast de moeite. Maar daar gaan we het nu niet over hebben.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik wil me graag aansluiten bij de interessante vragen van de heer Peumans over dit bijzonder interessante onderwerp, waarover ik inderdaad al een interpellatie en twee actuele vragen heb gesteld. De hervorming van de verkeersbelasting en de BIV kan inderdaad een belangrijke hefboom zijn om de negatieve impact van ons wegverkeer op de luchtkwaliteit en het klimaat wat te verminderen.

Mevrouw de minister, ik wil u drie bijkomende vragen stellen. Een eerste vraag gaat over de timing. De heer Peumans heeft het fout wanneer hij zegt dat u 1 januari 2009 als deadline naar voor hebt geschoven. In antwoord op mijn interpellatie van 30 april 2008 hebt u duidelijk gezegd dat u de omvorming van de verkeersbelasting en de BIV haalbaar acht tegen 1 januari 2010. Minister Van Mechelen heeft dat op 22 mei, een maand later, bevestigd in zijn antwoord op mijn actuele vraag: "De datum voor de insourcing van de verkeersbelasting en de BIV voorzie ik op 1 januari 2010. Deze datum wordt door minister Crevits overgenomen om het nieuwe systeem te implementeren."

1 januari 2010 is niets te vroeg, en het kan maar beter niet nog later worden. Maar wat lees ik op 11 juli 2008 in De Tijd? Minister Van Mechelen zegt daar plots: "We gaan tegen 2010 de insourcing kunnen realiseren, maar het koppelen van de verkeersbelasting en de BIV aan de milieukeurmerken van de wagen, dat zal toch ten vroegste in 2012 kunnen." Minister Van Mechelen doet daar dus opnieuw wat hij al een paar keer heeft gedaan, namelijk de datum opschuiven. Ik vind dat bijzonder jammer. De initiële beslissing van de Vlaamse Regering om de autofiscaliteit te hervormen, dateert al van medio 2006. Ik zou het onaantvaardbaar vinden mochten we er zes jaar over doen om die beslissing in de praktijk om te zetten.

Ik ga ervan uit dat u vandaag bevestigt dat op 1 januari 2010 de belastingen die we gaan insourcen, dan ook effectief in één ruk worden omgevormd.

Mijn tweede vraag gaat over de heffingsgrondslag. U hebt telkens consequent hetzelfde geantwoord op alle vragen die daarover al zijn gesteld. U zegt dat de ecoscore een ideaal instrument is om de autofiscaliteit te hervormen. U noemt het een geïntegreerd instrument.

Het gaat immers niet alleen over klimaateffecten, ook geluidshinder en luchtkwaliteit worden erin meegenomen. Het is een eenvoudig instrument, omdat je er auto's gemakkelijk mee kunt vergelijken. En het is vooral ook een technologie-neutraal instrument.

Maar ook hier zegt minister Van Mechelen iets anders. Ik heb soms de indruk dat hij het woord ecoscore nauwelijks over zijn lippen krijgt. In het artikel in De Tijd spreekt hij over de ecologische kenmerken, maar hij heeft het nooit over het instrument zelf. Ik heb daar ook naar gepolst in mijn actuele vraag van voor het zomerreces. Hij plaatst duidelijk vraagtekens bij de ecoscore. Mijn vraag is dan ook: is er een probleem met de ecoscore die door VITO is uitgewerkt? Waarom kunnen we die niet gebruiken als heffingsgrondslag?

Een tweede reden waarom ik mij stoer aan de uitlatingen van minister Mechelen, is het feit dat er ondertussen al vaak gecommuniceerd is naar het publiek. Er is bijvoorbeeld al een website rond de ecoscore opgesteld. Naar aanleiding van het Autosalon is naar het publiek gecommuniceerd dat dit een fantastisch instrument is. Laten we dit instrument gebruiken om de fiscaliteit te hervormen, was de boodschap.

Mijn derde vraag gaat over de heffingsvoet. Op dit moment ligt de vork voor de BIV tussen 61,5 en 3469,9 euro. Is dat ook de prijsvork waarbinnen de hernieuwde BIV zal variëren? Of is het mogelijk dat voor bepaalde categorieën van wagens het maximumtarief veel hoger komt te liggen dan die 3469,9 euro? Voor zeer sterk vervuilende wagens die tienduizenden euro's kosten, is 3469,9 euro een habbekrats. Dat geeft de kopers op geen enkele manier een prikkel om toch twee keer na te denken alvorens een wagen te kopen met een dergelijke vervuilende motor.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb net als u minister Van Mechelen een aantal maanden geleden over dit thema horen spreken in de plenaire vergadering. Ik was ontgoocheld over zijn antwoord, maar niet echt verrast. Ik stel immers vast dat er ook over dit thema niet echt eensgezindheid bestaat in de Vlaamse Regering. Het jammerlijke gevolg daarvan is dat er in deze legislatuur waarschijnlijk niets meer zal gebeuren rond ecoscore en fiscaliteit.

Ik betreur dat want er zijn ook andere maatregelen mogelijk om via de ecoscore te werken. In Wallonië werkt men bijvoorbeeld met een bonusmalussysteem. Mensen die een wagen kopen met een slechte ecoscore, moeten extra betalen. Mensen die een wagen kopen met een goede ecoscore krijgen een ecobonus. Waarom zouden we zo iets ook niet in Vlaanderen toepassen,

desnoods alleen het systeem van de ecobonus op basis van de nieuwe wagen die men koopt.

Ik stel vast dat, ondanks alle klimaatconferenties die met veel poeha werden aangekondigd en waarvan de theoretische maatregelen ook werden aangekondigd, er inzake mobiliteit en CO₂-reductie heel weinig resultaat is geboekt. De inertie van de Vlaamse Regering inzake de hervorming van de belastingen in functie van een ecoscore, is eens te meer kenmerkend.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, naar aanleiding van een actuele vraag heb ik gezegd dat het voor mij belangrijk is dat we dit jaar de parameters kunnen vastleggen op basis waarvan de autofiscaliteit in de komende jaren hervormd zal worden. De Vlaamse Regering heeft inderdaad enkele jaren geleden de beslissing genomen om met een ecoscore te werken. Het is dus belangrijk om dit jaar de parameters vast te leggen maar nog niet in werking te laten treden, omdat het voor mensen die een wagen gaan kopen een belangrijk argument kan zijn. Dat is ook de reden waarom ik die timing tot op vandaag aanhoud.

De voorbije maanden, en sinds de laatste vraag gesteld is, zijn nog een aantal stappen gezet. Er werd door mijn administratie een concreet voorstel voor de hervorming van de autofiscaliteit uitgewerkt dat werd voorgelegd aan de betrokken kabinetten. Aanvullend op dit voorstel werden door VITO en de Vrije Universiteit Brussel analyses uitgevoerd. Op basis van deze analyses werd het voorstel van de administratie licht bijgestuurd. De analyses tonen aan dat effectief een gedragsverandering zal en kan plaatsvinden door de voorgestelde hervorming. Er zullen met andere woorden meer wagens met een hogere ecoscore, dus met lagere emissies en CO₂-uitstoot, worden aangekocht.

Al deze bevindingen werden opgenomen in een nota die ik ten laatste in de loop van volgende maand wil voorleggen aan de Vlaamse Regering. Hierin worden concrete voorstellen geformuleerd voor de hervorming van de verkeersbelastingen en de belasting op inverkeerstelling, gebaseerd op de ecoscore van de wagen. Er is de website met tal van parameters. We moeten tot een werkbaar systeem komen waarmee ook voertuigconstructeurs kunnen werken en waardoor je een eenvoudige set parameters krijgt. Of het nu ecoscore heet of anders, het zal altijd iets zijn wat eenvoudig te hanteren is omdat het als basis moet dienen van een autofiscaliteit. Ik heb daarover ook al gesprekken gevoerd met de automobiël-industrie.

De volgende stap is dat op basis van het voorstel – als dat deze maand voor principiële goedkeuring aan de Vlaamse Regering kan worden voorgelegd – de

gesprekken met de andere gewesten en de federale overheid worden opgestart. Als daar een akkoord bereikt wordt, dan zal zo snel mogelijk een voorontwerp van decreet worden voorgelegd, dat vervolgens voor advies wordt voorgelegd aan de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, de Minaraad en de Raad van State. Als we er niet in slagen om tot een gemeenschappelijke aanpak met de andere gewesten te komen, zullen we moeten evalueren of Vlaanderen alleen verdere stappen zet in dit dossier. Maar ik ga ervan uit dat we tot een consensus zullen kunnen komen.

De juridische dienst van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) besluit dat Europese regelgeving geen beletsel vormt voor de geplande wijziging van de grondslag van de verkeersbelasting. Informeel overleg tussen het departement Financiën en Begroting en de Europese Commissie (DG TAXUD) bevestigt dat de ecoscore gebruikt kan worden als maatstaf voor de heffing van de verkeersbelastingen.

Voor het samenwerkingsakkoord tussen de gewesten worden de gesprekken opgestart van zodra de Vlaamse Regering haar goedkeuring heeft gegeven voor de voorgestelde hervorming. Mijnheer Vandembroucke, u hebt vragen gesteld over zaken waarover de gesprekken nog bezig zijn. Ik kan daar dus nog niet veel over zeggen.

Als zou blijken dat de andere gewesten absoluut gekant zijn tegen het gebruik van de ecoscore als grondslag, – Brussel is bereid om mee te doen – dan kan de voorgestelde hervorming nog altijd vrij eenvoudig worden omgevormd tot een formule gebaseerd op de euronorm en de CO₂-uitstoot van het voertuig. Hierbij worden dan de limietwaarden uit de norm gebruikt in plaats van de individuele emissies. Deze piste draagt niet mijn voorkeur weg, maar ik schets maar wat we zouden kunnen doen. In een dergelijk systeem moeten evenwel een aantal correcties ingebracht worden zoals een korting voor lpg-wagens, een korting voor diesels met een roetfilter en een onderscheid tussen benzine- en dieselwagens. Zo kom je tot een basis die sterk aanleunt bij de ecoscore.

Mijnheer Glorieux, u hebt een hele uiteenzetting gehouden over het feit dat ik niets gedaan zou hebben aan de CO₂-uitstoot enzovoort. We kunnen daar misschien nog eens een interessante gedachtewisseling over houden, maar we zijn het duidelijk niet eens als het over emissiecijfers gaat.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, is de sociale impactanalyse gebeurd?

Minister Hilde Crevits: Ja, die sociale impactanalyse is gebeurd.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Uiteraard moet de ecoscore, uitgewerkt door de VITO, hanteerbaar zijn. Ik kan begrijpen dat er een aantal technische problemen zijn, maar het belangrijkste is het geïntegreerde karakter ervan, namelijk dat niet alleen het klimaateffect maar ook het effect op de luchtkwaliteit en de geluidsomgeving in rekening genomen worden. Voldoet de euronorm plus de CO₂-uitstoot aan dat geïntegreerde karakter?

Minister Hilde Crevits: Als je de piste ‘ecoscore eenvoudige versie’ verlaat en je komt tot de piste van de euronorm plus de CO₂-uitstoot, dan moet je een aantal extra correcties aanbrengen. Een dieselroetfilter bijvoorbeeld houdt rekening met luchtmissies. Je moet hoe dan ook een aantal parameters in het systeem brengen. Dan rijst natuurlijk de vraag of het niet wat moeilijk wordt. Daarom zoeken we echt naar een eenvoudig systeem. Voor mij is het echt van belang dat de totale milieubelasting van de wagen in rekening wordt gebracht. *(Opmerkingen van de heer Joris Vandenbroucke)*

Een grote auto is niet altijd de meest vervuilende wagen. Er zijn grote wagens die zo uitgerust zijn dat ze weinig hinderlijk zijn. Er zijn kleine wagens die vreselijk vervuilend zijn. Het debat over de sociale correcties moet ook nog gevoerd worden. Maar we moeten het eens raken over een parameterset die eenvoudig hanteerbaar is, ook voor de sector. Die gesprekken zijn bezig.

De heer Joris Vandenbroucke: Het belangrijkste is dat u het uitgangspunt bevestigt.

Ik heb nog een tweede vraag. Is het nog altijd uw bedoeling om de insourcing te laten samenvallen met de hervorming zelf, op 1 januari 2010?

Minister Hilde Crevits: Voor mij is het van belang dat we de parameters dit jaar vastgesteld krijgen. Ik ga ervan uit dat de timing, zoals die al een paar keer is vooropgesteld, kan worden gehaald.

De heer Joris Vandenbroucke: Als u die samengesteld krijgt, dan kan u de hervorming doorvoeren op het moment dat de insourcing gerealiseerd is. Dat is het verschil tussen wat u zegt en wat minister Van Mechelen zegt.

Minister Hilde Crevits: Dat moet met hem worden besproken. Hij staat ook nog voor de operatie omtrent de administratie. Ik voel me iets vrijer in spreken als het gaat over het samenstellen van de parameters omdat ik daar concreet mee bezig ben. Hij heeft de bevoegdheid om het allemaal operationeel te maken. Dat moet stap per stap bekeken worden. Ik kan niet uit de losse pols de hindernissen uitleggen die nog te nemen zijn. U bekijkt dat best nader met hem.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de bestrijding van exoten in onze waterlopen

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in Vlaanderen treffen we steeds meer uitheemse planten aan in onze waterlopen. Deze exoten gedijen bijzonder goed in onze beken en vaak gaat dat ten koste van onze inheemse planten. Soorten als grote waternavel, parelvederkruid en waterteunisbloem zijn we beter kwijt dan rijk. De schadelijke ecologische invloed van deze planten is aanzienlijk. Daarnaast wordt ook de capaciteit van de waterafvoer ernstig beperkt en veroorzaken de plantenmatten problemen aan sluizen en andere waterbeheersingsinfrastructuur.

Mevrouw de minister, naar aanleiding van mijn eerdere vraag over dit onderwerp in de commissie op 6 december 2007, stelde u zelf: “Het is niet overdreven te stellen dat er een zeer sterke toename is van de verspreiding van de invasieve exoten.” Deze problematiek is nog steeds even brandend actueel en vraagt een permanente grote inzet van mensen en middelen. Onder meer in Oost-Vlaanderen bleken de begrote budgetten van de provincie voor waterlopen tweede categorie voor 2007 ontoereikend, en ongetwijfeld is dit voor andere besturen en bestuursniveaus ook het geval. Ondanks de grote maatschappelijk kosten zijn deze planten echter nog steeds vrij te koop in onze Vlaamse tuincentra.

Mevrouw de minister, wat is de stand van zaken van het aangekondigde soortenbesluit waarin de problematiek van de niet-inheemse plantensoorten die een ecologische of economische impact hebben, zou worden geregeld? Welke initiatieven heeft de minister onderzocht genomen om de invoer en/of de handel in deze schadelijke planten aan banden te leggen? Wat waren de resultaten van het aangekondigde overleg met de Vereniging van Vlaamse Polders en Wateringen en de andere waterloopbeheerders met betrekking tot extra inspanningen in deze problematiek?

De Vlaamse Milieumaatschappij overwoog om in overleg met de provincies via participatie in een Interreg-project Europese subsidiëring te krijgen met het oog op ervaringsuitwisseling tussen Vlaanderen en Nederland om zo een gecoördineerde Vlaamse aanpak te ontwikkelen. Zijn er hiervoor reeds concrete stappen gezet? Zijn er vanuit de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW) verder initiatieven ontwikkeld om tot een

samenhangend beleid met betrekking tot niet-inheemse watergebonden planten- en diersoorten te komen?

Mevrouw de minister u hebt heel terecht op 22 mei 2008 een brief gestuurd naar de gemeenten waarin u stelt: “De enige effectieve manier om plantensexoten te bestrijden, is een manuele verwijdering van de volledige plant, inclusief de wortels.” Ik constateer echter dat het Vlaamse Gewest wat betreft de praktijk voor de bestrijding van deze exoten, toch niet handelt in overeenstemming met dit schrijven aan de gemeenten. Ik leg het volgende even voor om te weten of het juist is. Ik hoor dat voor heel Vlaanderen voor alle percelen, slechts één aannemer zou worden aangesteld. Is het dan mogelijk om, zoals u stelt in uw schrijven, manueel te bestrijden of zal het veeleer machinaal gebeuren?

In mijn eigen regio raamt men voor de Moervaart voor het werk dat moet worden uitgevoerd voor het bestrijden van exoten, niet minder dan 9646 vierkante meter, bijna 1 hectare, op één waterloop. Dat is onmogelijk manueel te bestrijden. Ik merk dat op de Stekense Vaart, waar ik zondag nog ben gaan fietsen, matten van vele vierkante meters liggen. Daar moet de bestrijding nog beginnen. Had men dit in de maand juli manueel bestreden, dan was dat vanuit een klein bootje mogelijk geweest. Men zal daar de komende dagen en weken met grote kranen moeten werken, met het risico dat de wortels opnieuw afbreken en dat we volgend jaar opnieuw hetzelfde probleem hebben. Daarom wil ik deze problematiek in de commissie aankaarten, zowel wat het principiële als wat de concrete bestrijding betreft.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Ik wil me graag bij de vraag aansluiten ter ondersteuning ervan. Er zijn verschillende regio's in Vlaanderen die reeds geruime tijd met die problematiek te kampen hebben. Als het nog voortgaat met het verder planten van exoten, zullen de waterlopen totaal overwoekerd worden.

Op een bepaalde regio in de provincie Antwerpen hadden de invasieve exoten nog geen grote greep. Vorig jaar ben ik op een aantal plaatsen gaan kijken waar er kleine plekken waren waar die invasieve exoten zich aan het afzetten waren. Vorige week ben ik op die zelfde plaats gaan kijken. Daar waren nu heel wat vierkante meters bezet en dreigen er nieuwe waterlopen volledig verstikt te raken door deze invasieve exoten. Dat baart me serieus zorgen.

Vorig jaar zijn we daar geweest met een aantal mensen van de administratie. Men weet dat daar grote problemen zijn. Er zijn verschillende technieken aangehaald om de soorten te gaan bestrijden. Ik heb gemerkt dat op een jaar tijd de planten alleen maar verder zijn uitgezaaid in plaats van bestreden. Het is een terechte

bezorgdheid. We weten niet goed waar we gaan stranden. Ik vraag met aandrang om verder te kijken dan alleen naar de manuele of machinale verwijdering en actief te zoeken naar andere technieken. Daarnet is gesproken over de mogelijkheid van een Interreg-project. We moeten sowieso eens praten met Nederland. Ik weet niet zeker of de invasieve exoten daar chemisch bestreden worden. Ik maak me effectief zorgen en wil deze vraag ten volle ondersteunen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik heb u vorig jaar op 10 mei een vraag gesteld in verband met de samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de provincies. Het Vlaamse Gewest is in het verleden zijn verantwoordelijkheden inzake de bestrijding van de invasie exoten niet goed nagekomen, met als gevolg dat de provincie Oost-Vlaanderen toen heeft besloten om het werk in eigen handen te nemen. Ook de provincie Antwerpen was volgens u toen kandidaat, maar u was toen nog niet officieel op de hoogte gebracht van het feit dat die twee provincies de bestrijding liever zelf zouden uitvoeren.

Ondertussen blijkt dat ook het kostenplaatje van de werken die zullen moeten worden uitgevoerd, bekend is. Voor de provincie Oost-Vlaanderen bedraagt dat inmiddels 471.500 euro. Dat is een heel grote som, die waarschijnlijk deels zal worden geïnd bij de gemeenten waarin de waterlopen met invasieve exoten liggen.

Mevrouw de minister, wie is waarvoor bevoegd? Wie doet wat? Welke provincie doet het zelf? Waar blijft het Vlaamse Gewest? Gaat het Vlaamse Gewest in de toekomst opnieuw alles in handen nemen? Wie betaalt? Is het zo dat wie alles zelf uitvoert, ook alles zelf betaalt? Kan hij op een subsidie van het Vlaamse Gewest rekenen? Zo ja, hoe is dan de verdeelsleutel? Indien het Vlaamse Gewest het voor de provincies doet die het niet zelf doen, betaalt het Vlaamse Gewest dan zelf?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, men meldt me dat momenteel de laatste hand wordt gelegd – en ik hoop dat het daadwerkelijk de laatste hand is – aan een definitief ontwerp van Soortenbesluit, dat zo snel mogelijk aan de Vlaamse Regering moet worden voorgelegd. In dat besluit staat een zeer belangrijke passage waarin aandacht wordt besteed aan het beheer van uitheemse soorten of exoten. Op basis van het besluit kunnen maatregelen worden genomen met het oog op het bestrijden of het verwijderen van exoten. Die maatregelen kunnen betrekking hebben op sensibiliseringsacties, gerichte beheer- of bestrijdingsacties en – voor zover dat verenig-

baar is met de bevoegdheidsverdeling – het beperken of verbieden van het bezitten of verhandelen van die exoten.

Ik heb een brief gestuurd naar alle tuincentra. Er was hier vorig jaar ook een boeiende discussie over de problemen die in dat verband ontstaan. Het probleem van de invasieve exoten werd in die brief aan bod gebracht. Ik ben het voorbije jaar ook eens gaan bekijken op welke explosieve wijze exoten een waterloop kunnen overwoekeren. Soms gaat het gewoon over een restje om een waterloopje mooi te maken. Ik heb de tuincentra dus gevraagd om de potentiële kopers in te lichten en hen te wijzen op de problematiek.

Mijnheer De Meyer, met de polders en wateringen is de mogelijkheid besproken om DAC'ers, tewerkgestelden in het derde arbeidscircuit, die worden gefinancierd door de Vlaamse overheid, actief in te zetten bij die polders en wateringen voor de exotenbestrijding. Uit het overleg is echter al gauw gebleken dat in de regio's waar veel exoten voorkomen, het aantal arbeidskrachten veel te beperkt is, zodat die optie dan ook niet voort kon worden uitgewerkt.

Het Interreg-project is in volle voorbereiding. Het is de bedoeling om tegen medio deze maand het project daadwerkelijk in te dienen bij het Interreg-secretariaat. Naast de Vlaamse Milieumaatschappij participeren de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen van Vlaamse zijde, net als de waterschappen Dommel, Brabantse Delta en Aa en Maas uit Nederland, in een casus met betrekking tot de grote waternevel.

Ik erken volledig dat het probleem er niet kleiner op is geworden. Het is ook moeilijk beheersbaar. De Coördinatiecommissie Integraal Waterbeheer (CIW) volgt de problematiek van die exoten van zeer nabij. Zoals ik al heb gesteld in het verleden, is die bestrijding van die invasieve exoten echter in eerste instantie een gedeelde verantwoordelijkheid van de diverse waterbeheerders. Iedereen is het erover eens dat we maatregelen moeten nemen.

De VMM is in principe verantwoordelijk voor al die waterlopen van categorie 1. De bestrijding op de waterlopen van categorie 2 en 3 worden in de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen gecoördineerd door de provincies. Om de exoten daadwerkelijk in te perken, is het vooral belangrijk dat er, naast de verwijdering van grote broeihaarden, een intensieve verwijdering in nazorg wordt toegepast. Dat is eigenlijk het grote probleem. Die nazorg is erg intensief. Als we ons daar niet voldoende op kunnen richten, zitten we naderhand met grote problemen.

Er wordt me gemeld dat het eigenlijk noodzakelijk is al die plaatsen driewekelijks te bezoeken en die hergroei meteen te verwijderen. Enkel via die werkwijze is het

vandaag mogelijk om die afname te realiseren. Ook kan zo de verwijdering van grote hoeveelheden worden ingeperkt. Als er sprake is van een goede nazorg, worden de kosten voor afvoer en verwerking beperkt en wordt het probleem beheersbaar. Het is net een van de doelstellingen van het Interreg-project om die werkwijze in Vlaanderen volledig te implementeren en te evalueren.

De CIW stelt dat het uiteraard van belang is maximaal werk te maken van het voorkomen van nieuwe broeihaarden. Er moet een brongerichte aanpak worden gerealiseerd. Het Soortenbesluit kan hierbij een belangrijke rol spelen. Mevrouw Rombouts haalde een aantal mogelijkheden aan. Momenteel wordt overlegd en bekeken hoe men het in andere regio's doet en wat bij ons mee kan worden geïmplementeerd. Die oefening is echter niet zo eenvoudig. Dat zien we ook in Nederland. Het probleem is daar niet verdwenen. Het is inderdaad een zeer groot probleem. We moeten proberen aan de bron te werken. We moeten er om te beginnen voor zorgen dat er geen exoten meer in de waterlopen belanden en, als ze er dan toch in belanden, een manier zoeken om de explosieve groei en overwoekering te vermijden. Ik heb wel wat hoop in dat Interreg-project, daar dat grensoverschrijdend wordt ingediend. Als dat wordt toegekend, kan het ons een pak geld opleveren om het probleem op een goede wijze aan te pakken.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mevrouw de minister, ik kan u alleen maar aanmoedigen om de probleemsituatie kortdurend, met spoed en gecoördineerd aan te pakken. Als dat niet gebeurt, dan vrees ik dat we over enkele jaren de toestand werkelijk niet meer onder controle zullen hebben in sommige regio's. Bovendien zullen dan de kosten een veelvoud bedragen van wat we vandaag al uitgeven.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Mevrouw de minister, ook ik wil u in eerste instantie bedanken voor uw antwoord. Wel wil ik nog een kleine suggestie doen. Er is inderdaad een brief gericht aan de gemeenten. Het is belangrijk dat de gemeenten worden gewezen op hun mogelijkheid om te helpen. Zoals u zelf al stelde, is het echter een gigantisch werk. Er kan niet zomaar worden verwacht dat de gemeenten op zich dat zullen oplossen. Ik zie zeker het belang van samenwerking in. De mensen van de administratie kunnen niet voortdurend ter plaatse rondrijden, of toch niet overal tegelijkertijd. Ik zie zeker mogelijkheden in een samenwerking met lokale partners. Misschien kunnen die lokale partners ter zake meer ondersteuning, middelen of technieken aangereikt krijgen. Dat is misschien een suggestie om mee in overweging te nemen in het Interreg-project.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitvoeringsbesluiten van artikel 25 van het Jachtdecreet

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte leden, de wijziging van artikel 25 van het Jachtdecreet werd op 31 mei 2006 unaniem met 109 stemmen door de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement aangenomen, bekrachtigd en afgekondigd op 16 juni 2006 en in het Staatsblad bekendgemaakt op 16 november 2006.

In de commissievergadering van 25 oktober 2007 hield ik, samen met enkele andere leden, al een betoog over het lange uitblijven van de uitvoeringsbesluiten die nodig zijn om in het kader van het gewijzigde artikel 25 wildschade op een eenvoudigere wijze te vergoeden. Mevrouw de minister, u verwachtte toen op korte termijn de nodige besluiten te kunnen voorleggen aan de regering. Ook het voorbije jaar werden weer heel wat landbouwers getroffen door wildschade, vooral aangericht door ganzen, maar het twee jaar geleden uitgetekende vergoedingssysteem was nog steeds niet operationeel.

Op mijn schriftelijke vraag van 29 januari 2008 antwoordde u dat, zodra de voorbereidende werkzaamheden en adviezen ter beschikking zouden zijn, het ontwerpbesluit voor principiële goedkeuring aan de Vlaamse Regering zou worden voorgelegd. Volgens de werkplanning zou dat in maart 2008 gebeuren. Na de voorlopige goedkeuring door de Vlaamse Regering en het verkrijgen en verwerken van het advies van de Raad van State, zou de Vlaamse Regering het besluit dan definitief kunnen goedkeuren. Tot op heden werden de uitvoeringsbesluiten nog steeds niet voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Vandaar mijn heel eenvoudige vraag: wanneer kunnen we de uitvoeringsbesluiten van het gewijzigde artikel 25 van het Jachtdecreet verwachten? Vanaf wanneer zullen de uitvoeringsbesluiten daadwerkelijk operationeel zijn?

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Mijnheer de voorzitter, wees gerust, ik zal het niet hebben over het bestrijden en bejagen van meeuwen, everzwijnen, kauwen en wat nog allemaal. Wel wil ik ten eerste de heer De Meyer feliciteren met zijn volharding. Ik heb het eens opgezocht: de wijziging van het Jachtdecreet is in mei 2006

goedgekeurd. In november 2006 heeft hij daarover een vraag gesteld, net als in april 2007, oktober 2007 en nu opnieuw in 2008. Hij verwijst naar een schriftelijke vraag van 29 januari 2008. Ik heb er zijn jongste mondelinge vraag op nagelezen. Het antwoord dat de minister geeft op zijn schriftelijke vraag van 29 januari 2008 komt eigenlijk overeen met het antwoord in oktober 2007 en ook al met dat van april 2007.

De toenmalige minister van Leefmilieu gaf toen al hetzelfde antwoord op uw vragen, mijnheer De Meyer. Ik vind dat geen voorbeeld van goed bestuur.

Mevrouw de minister, u verwijst voortdurend naar bepaalde personen en administraties. Ik citeer uit uw antwoord van oktober 2007: "Mijn raadgever zal de nuttige voortschrijding van het dossier bespoedigen. Hij bevestigt nogmaals dat het in de komende weken op de regeringstafel ligt." Dat is toch niet meer ernstig.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zou dat probleem graag oplossen, maar daarvoor heb ik een aantal zaken nodig.

In het najaar 2007 is er een volledig uitgewerkt en zo goed mogelijk onderbouwd voorontwerp van besluit voor advies voorgelegd aan de Vlaamse Hoge Raad voor Natuurbehoud en aan de Vlaamse Hoge Jachtraad. Op 3 en op 12 december 2007 zijn er adviezen binnengekomen. Op 7 februari 2008 heb ik een nieuwe tekst voorgelegd aan de Inspectie van Financiën. Het advies van de inspectie stuurde me terug naar af. Volgens de inspectie zou dit besluit zeer hoge administratieve kosten met zich meebrengen. Verder waarschuwde ze dat er oneindige budgettaire aanspraken zouden kunnen zijn.

De Vlaamse Hoge Jachtraad wees er ook op dat er noodzakelijkerwijs een verband zou moeten worden gelegd met de problematiek van het behoud van historisch permanente graslanden. Schadevergoeding zou slechts een laatste stap mogen zijn, naast soortenbeschermingsplannen in verband met de betrokken soorten. Wat dat laatste betreft, vraagt de Vlaamse Hoge Jachtraad zich in omgekeerde richting af of de betrokken soorten wel altijd en overal beschermd moeten worden. De Vlaamse Hoge Jachtraad heeft dan gerefereerd aan de procedure van artikel 7bis van de Jachtwet als de meest eenvoudige procedure. Dat is dan een procedure voor de vrederechter. Gemeenschappelijk aan al die adviezen van de Vlaamse Hoge Jachtraad aan de Vlaamse Hoge Raad voor Natuurbehoud is dat ervoor gepleit werd om een eindigheid in de tijd in te bouwen van de vergoedbaarheid voor wildschade voor eenzelfde perceel.

De Inspectie van Financiën had ten slotte kritische opmerkingen bij de beslisbaarheid van de procedure.

Er zou te veel ruimte zijn voor arbitraire beslissingen. De budgettaire inschatting of de begrensbaarheid van het systeem kan niet gewaarborgd worden. De Inspectie van Financiën heeft dan ook een negatief advies verleend, wat voor ons een bindend procedureel gegeven is.

We zijn echter niet bij de pakken blijven zitten. Er is een zeer intensieve oefening gebeurd die heeft geleid tot een goed einde voor het nieuwe Jachtopeningsbesluit en het nieuwe Jachtvoorwaardenbesluit. Dat is niet alleen belangrijk voor het natuurbeleid, maar ook voor de landbouw.

Vorige week heb ik met de minister van Financiën een gesprek gehad om na te gaan hoe we dat dossier budgettair beter kunnen plaatsen. We zijn daar nog niet uit. Het budgettaire onderdeel vormt immers het grootste knelpunt.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mevrouw de minister, in heel wat dossiers steun ik u voor 200 procent. In dit dossier is dat zelfs 300 procent, maar ik ben allesbehalve enthousiast over de resultaten die we tot nu toe hebben geboekt. Het maakt niet uit of men tot de meerderheid of de oppositie behoort. Als men een dossier belangrijk vindt, dan blijft men daar vragen over stellen tot het gewenste resultaat bereikt wordt.

Dit dossier gaat tergend traag vooruit. Op 31 mei 2006 hebben we dit goedgekeurd. Vandaag is het 1 oktober 2008. Ik zal hier in de toekomst blijvend aandacht voor vragen.

Het decreet van het Vlaams Parlement is belangrijker dan al die adviesraden waarvan ik het werk nochtans niet onderschat. Het Vlaams Parlement heeft een decreet goedgekeurd, en we hebben ons vertrouwen gegeven aan de Vlaamse Regering voor het opstellen van de uitvoeringsbesluiten. Mijn interpretatie, mevrouw de minister, is dat u daarin wordt geboycot door andere kabinetten die eerst een aantal andere zaken willen realiseren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de doelstelling van de Langetermijnvisie Luchthaven Zaventem 2025 om de geluidsoverlast aan de bron aan te pakken

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in het kader van het START-plan,

het Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio, werd in opdracht van de Vlaamse Regering een langetermijnvisie voor de luchthaven van Zaventem uitgewerkt, het ontwikkelingsperspectief voor 2025.

In dat rapport worden vier strategische doelstellingen van het START-project beschreven. Zo is er de intentie om de luchthavenactiviteiten tegen 2025 flink uit te breiden, met een quasi verdubbeling van het aantal passagiers en vracht. Een tweede doelstelling is de brede luchthavenregio economisch te ontwikkelen tot een logistieke Flanders Airport Region. Daarvoor wil men 325 hectare nieuwe logistieke bedrijventerreinen neerpoten.

De derde doelstelling is het garanderen van de doorstroming in de regio en de toegankelijkheid van de luchthaven. Men beseft immers dat alles in de regio nu al potdicht zit. Er zullen dan ook drastische maatregelen nodig zijn om de doorstroming van het verkeer nog mogelijk te maken. Een vierde doelstelling is te zorgen voor een leefbaar woonklimaat in de omgeving. Daartoe bestaan echter weinig of geen concrete initiatieven.

– *De heer Erik Matthijs treedt als waarnemend voorzitter op.*

Aan de realisatie van deze doelstellingen koppelt het rapport achttien strategische projecten. Strategisch project 10 gaat over de beheersing van de geluidsoverlast aan de bron. Daarin staat: “Ondanks een verwachte toename van de gemiddelde QC (quota count) per beweging” – omdat er dus grotere vliegtuigen zullen worden gebruikt – “en een stijging van het aantal bewegingen tijdens de dag kan een aangepast operationeel model ervoor zorgen dat de 55 db(A)Lden contour rond de luchthaven niet uitbreidt in vergelijking met de huidige oppervlakte.”

Het rapport pleit enerzijds voor een begrenzing van het aantal nachtvluchten tot 18.000 en een verstrenging van de toegelaten geluidsniveaus tijdens de nacht, maar tegelijk voor een drastische uitbreiding van het globale aantal bewegingen overdag en 's nachts. Het aantal passagiers zou oplopen van 15,6 miljoen in 2004 tot 35 miljoen in 2025 en het vrachtvervoer zou toenemen van 700.000 ton in 2004 tot 1,2 miljoen ton. Dat kan natuurlijk niet zonder een wezenlijke toename van het aantal vluchten, die bovendien met grotere toestellen zullen gebeuren.

Maar desondanks wordt er in het langetermijnvisierapport van de Vlaamse Regering van uitgegaan dat de geluidscontouren overdag niet uitbreiden, als gevolg van een aangepast operationeel model dat zou moeten worden ingevoerd.

Mevrouw de minister, schaarde de regering zich achter de strategische doelstelling uit het langetermijnvisie-

rapport, dat in haar opdracht werd uitgevoerd, om het aantal passagiers en vrachttonnage tegen 2025 tot respectievelijk 35 miljoen passagiers en 1,2 miljoen ton vracht te laten toenemen?

Is dit groeiperspectief eigenlijk nog wel realistisch? Als we kijken naar de oliecrisis, de stijgende kerosineprijzen en de crisis van verschillende luchtvaartmaatschappijen – niet het minst de lowcostmaatschappijen, die men toch een belangrijke rol toedicht bij de groei van het aantal passagiers op de luchthaven –, rijst de vraag of het toekomstperspectief dat in juni 2006 werd geschetst in de langetermijnvisie nog wel op voldoende grond is gebaseerd.

Is de regering ervan overtuigd dat, ondanks de nagestreefde toename van het aantal vluchtbewegingen en het gebruik van zwaardere vliegtuigen, de geluidscontouren overdag niet toenemen in vergelijking met vandaag? In dat geval moet u mij toch eens uitleggen welke goocheltruc u hiervoor in petto hebt.

Wat houdt het aangepast operationeel model nu eigenlijk in dat volgens het langetermijnvisierapport nodig is om ervoor te zorgen dat, ondanks een stijging van het aantal bewegingen tijdens de dag, de geluidscontouren rond de luchthaven toch niet uitbreiden?

Mevrouw de minister, tot daar mijn concrete vragen in verband met de toch wel tamelijk radicale visie die in het langetermijnperspectief voor de luchthaven werd ontwikkeld.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik volg in de partij al lang de ontwikkelingen op het gebied van dag- en nachtvluchten en dergelijke. De vraag is natuurlijk of de visie die indertijd is uitgestippeld – ik denk door IDEA Consult – nog gehandhaafd blijft, aangezien de marktomstandigheden op het gebied van nationale en internationale luchtvaart geweldig veranderd zijn.

Als ik zie hoeveel luchtvaartmaatschappijen op dit moment failliet gaan en kijk naar de moeilijkheden die zelfs onze vriend van Ryanair op dit moment heeft – hij heeft de anderen altijd uitgelachen, maar de anderen beginnen hem nu uit te lachen –, heeft dat natuurlijk consequenties voor het hoog gegrepen cijfer. Maar u weet dat men met haalbaarheidsstudies alles kan aantonen, want dat is heel rekbaar.

Mevrouw de minister, u weet dat ik een volledige tegenstander ben van nachtvluchten. Ik denk dat dat ook een duidelijk standpunt is. Het is in ieder geval een groot pluspunt – en dat heeft toch met het terugdringen van het lawaai te maken – dat de bestendige deputatie de

beslissing heeft genomen om die 25.000 nachtvluchten terug te brengen naar 16.000. Natuurlijk gaat men daartegen in beroep, ik had niets anders verwacht.

Ik wil toch nog eens wijzen op het feit dat we op 18 juni 2008 een met redenen omklede motie hebben aangenomen, naar aanleiding van een interpellatie van de heer Bex en een aantal interventies van de heren Van Rompuy, Callens, Glorieux en mezelf. We hebben heel duidelijk aan de Vlaamse Regering gevraagd: “In een eerste fase kan de milieuvergunning worden aangepast aan het verminderd aantal nachtvluchten van DHL, tot een maximum van 16.000 nachtvluchten per jaar, met uitzondering van de vrijgestelde vluchten.” Dat laatste is voor de majesteit de koning, die naar Grasse moet. Hij wordt daar naartoe gevlogen. Voor zijn ecologische voetafdruk kan hij beter met zijn motor gaan dan met het vliegtuig, maar dat zijn nu eenmaal mensen die boven alles staan en dat wel mogen.

Ik wil u daar nog eens aan herinneren, mevrouw de minister, want de toenmalige meerderheid – ik weet niet of het kamerbreed werd goedgekeurd – heeft toen een duidelijk signaal gegeven dat men in een eerste fase uitgaat van 16.000 nachtvluchten. Met andere woorden, men hoopt dat terug te brengen tot het einddoel, namelijk nul.

Mevrouw de minister, als ik het goed heb, is er voor de ontwikkeling van een nieuwe terminal op Zaventem, om een aantal nieuwe lowcostmaatschappijen aan te trekken, een bouwaanvraag ingediend.

De vraag is of dat nog actueel is. Wat me vooral interesseert, is de vraag welke politiek we wensen te volgen. Charleroi heeft forse investeringen gedaan. Men heeft daar alle modaliteiten om te parkeren enzovoort. Dus de concurrentievoordelen zijn daar toch wel groot en men profileert zich duidelijk op dat terrein.

U wilt naar 1,2 miljoen ton goederen. Het beste voorbeeld is Bierset. Men kan daar voor of tegen zijn, maar de manier waarop ze dat aanpakken, in vergelijking met de twee marginale luchthavens die we hier hebben, is bewonderenswaardig.

Mevrouw de minister, in het kader van het model waar de heer Glorieux naar vraagt, is mijn vraag welke ontwikkelingen men in dat verband ziet, door al de nieuwe evoluties op het gebied van de luchtvaart.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Glorieux, u vraagt wat de houding is van de Vlaamse Regering over de strategische doelstelling uit het langetermijnvisierapport. Ik kan u daar zeer kort op antwoorden dat de Vlaamse Regering op vandaag enkel akte genomen

heeft van dat rapport, maar dat er geen goedkeuring gegeven is aan een welbepaald scenario. Laat me daarover duidelijk zijn.

De methodiek die vandaag gebruikt wordt conform de richtlijn 2002/49/EG betreffende omgevingslawaai, gaat ervan uit dat een vliegtuigbeweging in de periode tussen 23 uur en 7 uur evenveel doorweegt in de geluidsbelasting als tien vergelijkbare bewegingen overdag. Dat zijn dus bewegingen tussen 7 uur 's morgens en 7 uur 's avonds.

Dat betekent puur mathematisch dat, als 1000 nachtvluchten wegvallen, er 10.000 dagvluchten bij kunnen komen zonder dat de geluidscontouren op basis van Lden, het gewogen gemiddelde geluidsdrukkniveau dat door vliegtuiglawaai wordt veroorzaakt, gaan wijzigen, als er met dezelfde types vliegtuigen gevlogen wordt over dezelfde routes en met hetzelfde baangebruik. Dat zijn dus de drie bijkomende voorwaarden.

Het scenario dat de luchthavenexploitant heeft gehanteerd in zijn studie conform de richtlijn, werd opgemaakt in functie van een bijzondere voorwaarde, opgelegd in de milieuvergunning van december 2004. De studie gaat uit van een afbouw met 7000 nachtbevingen van 25.000 naar 18.000. Dat kan dan theoretisch leiden tot 70.000 bewegingen meer overdag, zonder dat dat iets wijzigt aan de geluidscontouren op basis van Lden.

Mijnheer Glorieux, u zegt dat grotere vliegtuigen een grotere QC hebben. Dat is uiteraard gedeeltelijk waar, maar ik stel wel vast dat omwille van de hogere brandstofprijzen de verschillende luchtvaartmaatschappijen die vanaf Zaventem opereren, versneld overschakelen, we hebben daar in de vakantie ook overleg over gehad, op nieuwere types vliegtuigen die zuiniger zijn in alle opzichten. Een positief neveneffect hiervan is dat ook de geluidsemisatie en dus ook de QC van deze vliegtuigen lager is. Dat betekent ook dat problemen aan de bron aangepakt worden.

Of de geluidscontouren overdag exact dezelfde gaan blijven, is op basis van enerzijds een verwachte toename van het aantal vluchten en een mogelijke vergroting van de toestellen en anderzijds een verwachte afname van de QC voor vergelijkbare types vliegtuigen vandaag moeilijk in te schatten.

U vraagt wat een aangepast operationeel model is. Ik heb aangegeven dat het zou kunnen door het aantal nachtelijke bewegingen drastisch te doen afnemen. Een andere mogelijkheid zou er in kunnen bestaan om het baan- en routegebruik te wijzigen in functie van een billijke en evenwichtige verdeling van de hinder.

Zoals eerder gesteld, heeft de Vlaamse Regering zich nog niet ten gronde over de langetermijnvisie uitgesproken. Om de huidige mobiliteitsproblemen aan te pakken,

worden in het kader van het START-project een aantal infrastructurele ingrepen uitgevoerd. Voor het overige zijn nog geen inhoudelijke afspraken gemaakt.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Ik dank de minister voor het antwoord. Blijkbaar heeft de Vlaamse Regering enkel akte genomen van de langetermijnvisie. Ik stel echter vast dat een aantal cruciale elementen van die visie in de praktijk al worden uitgevoerd.

Ik moet eerlijk zeggen dat hier ook positieve maatregelen bij zijn. Ik denk dan aan het openbaar vervoer van en naar de luchthaven van Zaventem. Blijkbaar zullen bijkomende buslijnen worden ingelegd.

Daarnaast wordt in de groene rand voor 325 hectare aan nieuwe logistieke bedrijventerreinen aangelegd. Dat is volop aan de gang, onder meer aan het bedrijventerrein Meise-Westrode. In plaats van dat terrein een kilometer verder, langs het zeekanaal tussen de Schelde en Brussel, aan te leggen, komt dat langs de A12. Dit zal natuurlijk immens veel bijkomend vrachtwagenverkeer genereren. Ik denk tevens aan de verdubbeling van de Brusselse ring. Deze grootschalige monsterprojecten zijn gebaseerd op inschattingen en toekomstperspectieven die momenteel geen rationele grond meer hebben. Ondanks het feit dat de Vlaamse Regering hier niet in haar totaliteit achter staat en hier enkel akte van neemt, worden die plannen uitgevoerd.

Mijn laatste opmerking betreft de stelling dat de gemiddelde geluidshinder niet zal toenemen. Dat is een trucje. Mensen liggen niet wakker van of worden niet gestoord door een gemiddelde geluidshinder. Men kan gerust verdrinken in een rivier die gemiddeld een meter diep is. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Ik dacht al dat het daarop zou neerkomen. De mensen krijgen te horen dat ze geen schrik moeten hebben en dat er geen bijkomende hinder zal zijn. Op basis van de gevolgde methodes krijgen we enkel gemiddelden. Dat is niet de manier om tot een oplossing te komen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Het antwoord van de minister heeft me enigszins verbaasd. Er is een regelmatige rapportering over het START-project aan de Vlaamse Regering. Ik weet het niet allemaal uit het hoofd, maar ik meen me te herinneren dat een aantal ministers daar duidelijke uitspraken over hebben gedaan. De minister-president gaat wel voor 35 miljoen reizigers. Ik vind dat een eigenaardige uitspraak.

Mevrouw de minister, bent u voor of tegen 18.000 nachtvluchten? Dat is van belang. Ik weet dat we niet

op de feiten mogen vooruitlopen. Ik wil er enkel op wijzen dat het Vlaams Parlement u uitdrukkelijk heeft gevraagd het aantal nachtvluchten tot 16.000 te verminderen. Dit is een goede aanzet. We kennen de verhalen over modernere vliegtuigen die minder lawaai maken. We kunnen de zaak draaien en keren hoe we willen, als het 's nachts stil is, maakt een overvliegend vliegtuig lawaai en een hoop mensen liggen daar wakker van. Ik verwijs in dit verband naar de gezondheidsrapporten die een aantal hoogleraren hierover hebben opgesteld.

Ik ben verwonderd dat de Vlaamse Regering louter kennis neemt van het START-project. Er is een uitgebreide rapportering. Er zijn hiervoor structuren opgezet. Er is een akkoord binnen de Vlaamse Regering om het programma op een bepaalde manier uit te voeren.

Minister Hilde Crevits: Ik heb verklaard dat van het globale plan, het rapport over de langetermijnvisie, enkel akte is genomen. Dat neemt niet weg dat in het kader van het START-project al een aantal beslissingen zijn genomen. Ik heb ze daarnet niet opgesomd. Ik ging ervan uit dat we allemaal weten wat op dit ogenblik lopende is.

Het gaat hier om structurele mobiliteitsproblemen. We proberen deze problemen aan te pakken door middel van ruimtelijke ontwikkelingen die los van de luchthaven staan. Ik denk hierbij aan de ontsluiting van de cargo. Er moet een vlotte manier komen om het verkeer van en naar de Brusselse ring te leiden. We hebben recent nog een discussie over de Brusselse ring en over de kennisgevingsnota gehad. Dat moet zijn beslag nog krijgen. Hoewel de procedure nog loopt, trekt de heer Peumans al conclusies. Het gaat om openbaarvervoerprojecten, zoals de verbetering van de bereikbaarheid van de luchthaven met de trein, het Diabolo-project, en met De Lijn.

Met betrekking tot een aantal projecten wordt vooruitgang geboekt. De Vlaamse Regering heeft echter nog geen inhoudelijke uitspraak over de globaliteit van het rapport gedaan.

De heer Jan Peumans: Wat is dan de finaliteit van dat rapport? We zullen hierover nog bijkomende vragen om uitleg indienen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het verband tussen vleesconsumptie en klimaatverandering en over een strategie om vleesconsumptie te verminderen

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, op uitnodiging van de organisatie Ecologisch Vegetarisch Alternatief (EVA) heeft de heer Pachauri, winnaar van de Nobelprijs voor de vrede, ons land voor een druk bijgewoonde lezing bezocht. De heer Pachauri is voorzitter van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). Het IPCC bestaat uit de meest vooraanstaande klimaatexperts ter wereld en onderzoekt de oorzaken en de impact van de klimaatverandering.

In zijn lezing had de heer Pachauri het over het verband tussen vleesconsumptie en klimaatverandering. Daar is de jongste tijd, terecht, steeds meer aandacht voor bij ons en in andere landen. Veeteelt is immers verantwoordelijk voor ongeveer 18 percent van de totale uitstoot aan broeikasgassen. Dat is meer dan de transportsector. Dit is geen bewering van de groene jongens. Het staat te lezen in een rapport van de Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO).

De vleesproductie is een belangrijke oorzaak van de opwarming van de aarde. De hoge vleesconsumptie heeft niet enkel negatieve effecten op het klimaat, ze is ook schadelijk voor de gezondheid. Overmatige vleesconsumptie vergroot het risico op hart- en vaatziekten, op overgewicht, op diabetes en op bepaalde kankers. Ten gevolge van het grote beslag dat de vleesproductie op landbouwgronden legt, is de overmatige vleesconsumptie, meer nog dan de energieteelten, een centrale factor in de huidige voedselcrisis.

Een strategie die de vermindering van de vleesconsumptie stimuleert, is dan ook zinvol voor het klimaat en voor de gezondheid. Een persoon met een eetpatroon waarbij elke dag vlees wordt gegeten en één dag per week vegetarisch wordt gegeten, spaart per jaar al 170 kilogram CO₂ uit.

De wetenschappelijke aandacht voor het verband tussen de vleesconsumptie en het klimaat stijgt. Recent is een studie van het Nederlands Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) verschenen. In die studie wordt door middel van een aantal scenario's onderzocht wat de gevolgen van een verminderde vleesconsumptie op de uitstoot van broeikasgassen en op de kosten van het klimaatbeleid zouden zijn. Volgens die studie zouden de kosten van een klimaatbeleid met ambitieuze klimaatdoelstellingen bij een lagere vleesconsumptie tijdens de periode 2000-2050 tot 50 percent lager uitvallen dan bij de voortzetting van het huidige consumptiepatroon. Indien elke inwoner dagelijks maximaal 50 gram vlees zou eten, zouden de globale kosten om de klimaatverandering te counteren met de helft worden gereduceerd. De studie gaat ervan uit dat het huidige consumptiepatroon op alle andere vlakken zou worden voortgezet. Het Belgisch Federaal Planbureau heeft onlangs in een advies aangegeven dat de productie van vlees en van dierlijke producten gevoelig zou

moeten dalen om de doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling te bereiken.

Op initiatief van het EVA hebben onlangs heel wat milieu- en andere organisaties een reeks beleidsaanbevelingen inzake vleesmatiging onderschreven. Voor de duidelijkheid wil ik hier nog benadrukken dat het er niet om gaat radicaal met vlees te stoppen. Het gaat om een matiging van de vleesconsumptie. Die aanbevelingen kunnen een goede basis vormen om in ons land met een aangepast beleid van start te gaan.

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van de recente studies van de FAO en het MNP over het verband tussen de vleesconsumptie en het klimaat?

Bent u op de hoogte van de beleidsaanbevelingen rond vleesmatiging, getekend door 25 milieu- en andere organisaties, op initiatief van het EVA?

Bent u bereid in het kader van een breed klimaatbeleid aandacht te vragen voor een beleid van vleesmatiging? Welke maatregelen zult u in dat verband nemen?

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Mijnheer Glorieux, ik ben het meestal oneens met u. Ik apprecieer wel de overtuiging waarmee u uw ideologie verdedigt, maar deze vraag slaat alles. Ik heb respect voor uw mening, maar als u aan de Vlaamse Regering vraagt om een strategie uit te werken voor de vermindering van de vleesconsumptie, vraag ik me af of u stilgestaan hebt bij de economische impact daarvan.

Bovendien wil ik mijn twijfels uiten over het oorzakelijke verband tussen vleesconsumptie en de opwarming van de aarde. U verwijst naar de organisatie EVA – ik heb daar nog nooit van gehoord – en de grote opkomst. Dat zal dan wel zeker?

Ik zou dit kunnen in het belachelijke trekken en u vertellen dat uw partijgenoten deze middag in het restaurant vlees aan het eten waren. Misschien is uw voorstel wel een oplossing voor de problemen van de uitbreiding van de veestapel?

De heer Erik Matthijs: Mijnheer Glorieux, een evenwichtige en gevarieerde voeding is van groot belang voor onze gezondheid. Proteïnen zijn een essentieel bestanddeel van onze voeding. Ons voedsel wordt sterk gecontroleerd. In optimale omstandigheden is het goed verzorgd.

Vroeger was er een dag dat we geen vlees mochten eten. Maar ik denk dat het de taak is van de overheid om te sensibiliseren en niet om wetgevend op te treden. Ik ben tegen een overdreven overheidsoptreden. We kunnen de mensen beter bereiken via sensibilisering over gevarieerde

voeding. Ik geloof dat de mensen daar zelf verstandig genoeg in zijn. We zijn niet zoals de Amerikanen, die eenzijdig eten.

Ik zie in uw vraag een misprijzen voor de intensieve veeteelt. Dat heeft wellicht een aanzienlijke economische impact. We moeten daar rekening mee houden.

De voorzitter: Mevrouw Van der Borgh heeft het woord.

Mevrouw Vera Van der Borgh: Ik sluit me aan bij u, mijnheer de voorzitter. In de commissie voor Welzijn besteden we ook aandacht aan gezonde voeding. Zowel minister Vanackere als zijn voorgangster mevrouw Vervotte, kozen voor sensibilisering inzake gezonde voeding. Dat betekent een gevarieerde voeding. In het kader van het preventieve gezondheidsbeleid wordt daar heel wat rond gedaan.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Glorieux, het is een terecht uitgangspunt dat alle sectoren een bijdrage moeten leveren aan het realiseren van de klimaatdoelstellingen. Dit geldt ook voor de landbouw. Uit de cijfers blijkt een daling van de klimaatimpact door de landbouw sinds het midden van de jaren negentig. In 2006 was de uitstoot van broeikasgassen van deze sector met 22 procent of 2,3 miljoen ton CO₂ gedaald ten opzichte van 1990, waarmee de sector duidelijk een koploper is in het Vlaamse Gewest.

Alle relevante informatie zoals de door u vermelde studies en beleidsaanbevelingen worden door de betrokken experts opgevolgd, naast heel wat andere internationale studies die relevant zijn voor het klimaatbeleid.

Zoals alles in verband met klimaatbeleid dient ook dit onderwerp, de impact van vleesproductie en -consumptie op klimaat, met de juiste nuances ingeschat te worden. Precies het FAO heeft er bijvoorbeeld op gewezen dat een groot deel van het landbouwareaal wereldwijd enkel kan worden gevaloriseerd voor de voedselvoorziening via grasland, juist omdat sommige gronden ongeschikt zijn voor akkerbouw of groenteteelt. In bepaalde gebieden is het dus aangewezen dat dierlijke productie – wereldwijd bedoel ik – haar rol kan blijven spelen. Ook met andere aspecten zal er rekening moeten worden gehouden, zoals de Europese Plattelandsverordening, die het behoud van permanent grasland oplegt.

Er moet ook een onderscheid worden gemaakt tussen dierlijke productie die voornamelijk nevenstromen uit de menselijke consumptie recycleert en een productie waarbij granen rechtstreeks worden omgezet in krachtvoerders.

Binnen de sector zelf wordt trouwens logischerwijze hoe langer hoe meer hierover nagedacht. Een voorbeeld hiervan is de studiedag die binnenkort in het Vlaams Parlement wordt georganiseerd door het Platform voor Maatschappelijk Verantwoorde Diervoederstromen (MVDS) omtrent alternatieve eiwitbronnen. De landbouworganisaties zijn zich bewust van het feit dat er ook bij de vleesproductie nog mogelijkheden zijn inzake een aanpak van de broeikasgasuitstoot. Tot daar uw eerste twee vragen.

Om meer redenen dan alleen de klimaatimpact is het zeker wenselijk – de voorzitter heeft ernaar verwezen – om vanuit een positieve aanpak rekening te houden met de nuttige effecten van een gezond groente-, fruit- en granenverbruik van lokale oorsprong. Ik kan me daar absoluut achter scharen. Vanuit gezondheidsoverwegingen is de consumptie van voldoende granen, groenten en fruit zeker aan te bevelen. Niet alleen omwille van het preventieve positieve effect tegen hart- en vaatziekten, maar ook inzake het toenemend overgewicht vooral bij jonge mensen, wat stilaan een hypotheek legt op ons toekomstig gezondheidsbeleid, zo meldt men mij. Meer gebruik van inlandse groenten en fruit heeft via minder internationaal transport een onmiskenbare positieve weerslag op de klimaatimpact. Meer productie van inlandse granen, groenten en fruit komt ook onze eigen landbouwers ten goede. Er zijn dus echt heel wat redenen om daar effectief werk van te maken. Ik heb uw vragen en bemerkingen vanuit deze context begrepen en proberen te beantwoorden.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Ik dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister. Ik wil aanstippen dat vlees een belangrijke eiwitbron is, maar in België ligt de consumptie van dierlijke eiwitten anderhalve keer hoger dan de maximale aanbeveling. Overmatige vleesconsumptie heeft een negatieve invloed op een heleboel factoren zoals klimaat, gezondheid, landdegradatie, waterschaarste, en is een factor in de huidige voedselcrisis als gevolg van het beslag op landbouwgrond.

Het is een evidentie dat wat op ons bord ligt een individuele keuze is. Daar zijn we het over eens. Maar het is wel een individuele keuze met een enorme impact op de gezondheid, het leefmilieu en de mondiale voedselvoorziening, en vandaar is het niet meer dan normaal dat de overheid de mensen bewust zou maken en werk zou maken van een beleid dat tot vleesmatiging leidt.

Trouwens, in Nederland is dat gebeurd, de Nederlandse regering heeft dit heel concreet gedaan door vleesmatiging voortaan op te nemen in het duurzaamheidsbeleid. Het is een van de zes pijlers van het Nederlandse duurzaamheidsbeleid geworden. Ik stel vast en ik vreesde daar al voor, dat er politiek geen draagvlak is voor deze

meer dan logische en toch zeer gematigde vraag om een beleid te voeren dat mensen kan motiveren om minder vlees te eten. De autogordel is bijvoorbeeld ook een verplichting. Men zou daarin ook iedereen vrij kunnen laten, maar aangezien de autogordel heel wat mensenlevens spaart, verplichten we hem.

Nogmaals, ik vraag niet om een verplichting op te leggen, maar wel om motivatie en bewustmaking. Men moet niet noodzakelijk 300 gram biefstuk eten; een kleinere biefstuk is voor heel wat zaken goed. En daarnaast zou het ook voor onze landbouw heel zinvol zijn. Het zou een afzet betekenen van heel wat andere landbouwproducten, producten die velen misschien vergeten zijn, maar die in de vegetarische voeding worden gebruikt. We moeten proberen om de mensen ervan te overtuigen, we moeten hen aanmoedigen, maar zonder ook maar één verplichting op te leggen, om één dag per week geen vlees te eten.

De tijd is daar waarschijnlijk nog niet rijp voor. Tijdens deze legislatuur werd een voorstel van decreet van mijn fractie weggestemd. Dat voorstel streefde er alleen maar naar om in alle overheidsrestaurants naast de reguliere schotels, ook een vegetarisch aanbod te hebben. In het voorstel was absoluut geen sprake van het verplichten van mensen om wat dan ook te eten. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Neen, dat is nog niet overal het geval. Hier in ons restaurant is het mogelijk om een vegetarische schotel te krijgen, maar dan moet die wel op voorhand worden aangevraagd. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Neen, een vegetariër die in een ziekenhuis ligt bijvoorbeeld, zal zich in vele gevallen tevreden moeten stellen met de reguliere schotel zonder het stuk vlees. In het beste geval bakt men een ei. Er is wat dat betreft nog heel wat werk aan de winkel.

Tot mijn grote spijt kan ik alleen maar vaststellen dat er op dit ogenblik binnen deze meerderheid, en misschien ook daarbuiten, nog geen draagvlak voor is.

De heer Erik Matthijs: Ik stel vast, mijnheer Glorieux, dat er wel al veel aan sensibilisatie wordt gedaan voor een evenwichtig, gevarieerd en duurzaam voedingspatroon van de mensen. U spreekt voor een aantal enkelingen die overdrijven – en die zullen er altijd wel zijn.

Ik stel ook vast dat u nog altijd de regelneverij niet afgeleerd bent.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer Matthijs, zegt u mij eens heel concreet waar ik aan regelneverij zou doen.

De heer Erik Matthijs: U wilt alles regelen in verband met wat we moeten eten.

De heer Eloi Glorieux: Neen, dat is niet waar. Ik heb het enkel over het bewustmaken van de mensen en over het overtuigen van de mensen dat vleesmatiging een positief effect heeft. Wat heeft dat met regelgeving te maken?

De heer Erik Matthijs: U hebt daarjuist toch verwezen naar een voorstel van u dat niet werd goedgekeurd?

De heer Eloi Glorieux: Dat klopt, het werd niet goedgekeurd.

De heer Erik Matthijs: Dat voorstel was regelneverij.

De heer Eloi Glorieux: Dat is niet het geval. We willen de mensen de kans geven om een vrije keuze te maken. Het is het meest liberale voorstel dat bedacht kan worden, want als ik nu naar een restaurant ga, dan heb ik die keuze niet. Als ik nu in een ziekenhuis word opgenomen, dan heb ik die keuze niet. Het gaat er enkel om dat we de burger de kans willen geven om zelf een keuze te maken, niet om hem te verplichten om wat dan ook te eten.

De heer Stefaan Sintobin: Mijnheer Glorieux, het is zoals mevrouw Van der Borghht zegt, er worden al bepaalde initiatieven genomen. Ik zie het nut hier dus ook niet van in.

U draait uw vraag nu een beetje om. U voelde de tegenwind en u hebt uw uitgangspositie veranderd. U gooit het nu over de boeg van de gezondheid en zo, maar zoals de collega zegt: er zijn al voldoende initiatieven op het vlak van welzijn. Ik begrijp niet waarom er nog meer belastinggeld vergooid zou moeten worden.

De heer Erik Matthijs: Mijnheer Glorieux, het is duidelijk dat we van mening kunnen verschillen. Alle argumenten die naar voren werden gebracht, zijn waardevol, zowel die van mevrouw Van den Borghht, als die van de heer Sintobin, als die van mij, maar ook die van u. U hebt ook recht op uw eigen mening en op uw eigen theorie, maar van die 'regelneverij' neem ik geen centimeter terug.

Mevrouw Vera Van der Borghht: Mijnheer Glorieux, neem gelijk welk boekje ter hand van de bestaande vrouwelijke verenigingen. Ook in elk tijdschrift wordt aandacht besteed aan het belang van een gezonde voeding.

Ik zal u nog een stoute vraag stellen: hebt u al ooit één keer in uw leven een pakje friet gegeten? Dat is ook ongezond hoor!

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Vera Van der Borghht tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de instandhoudingsdoelstellingen voor de patrijs en de jacht in de vogelrijke gebieden

De voorzitter: Mevrouw Van der Borghht heeft het woord.

Mevrouw Vera Van der Borghht: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, aanwezige collega's, de jacht op de patrijs is geregeld in artikel 4 van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de jachtopeningstijden in het Vlaamse Gewest voor de periode van 1 juli 2008 tot en met 30 juni 2013. Volgens deze regeling mag elke jager die beschikt over een geldig jachtverlof, jagen op de patrijs van 15 september tot en met 15 oktober.

Indien aan drie voorwaarden voldaan is, voorzien in artikel 4, paragraaf 2, kan men de patrijs ook bejagen van 15 oktober tot en met 15 november. De drie voorwaarden zijn de volgende. Ten eerste moet men lid zijn van een erkende wildbeheereenheid. Ten tweede dienen de opeenvolgende wildrapporten die voor de jachtterreinen bijgehouden moeten worden, uit te wijzen dat er binnen de perimeter van deze jachtterreinen gedurende de voorgaande drie jaar voor deze opening, een gemiddelde dichtheid waargenomen is van minstens drie broedparen patrijzen per 100 hectare open ruimte. Ten derde moeten extra beheerdoelstellingen en beheermaatregelen opgenomen zijn in het wildbeheerplan van de wildbeheereenheid die expliciet gericht zijn op de verbetering van de staat van instandhouding van de patrijs. Ondertussen hebt u het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) gelast met het in kaart brengen van alle gegevens voor de diverse wildbeheereenheden.

Luidens artikel 6, paragraaf 2, van het voorwaardenbesluit stelt u een handleiding vast inzake de jacht in de vogelrijke gebieden, waarin het basisfeitenmateriaal, de methodologische richtlijnen en een formulier vervat zijn die de wildbeheereenheden en jachtrechthouders in kwestie, in staat moeten stellen om een geschikt voorstel van rust- en foerageerzones, perioden en maatregelen op te maken.

Mevrouw de minister, hebt u het voorstel tot maatregelen in het kader van de verbetering van de staat van de instandhouding van de patrijs reeds ontvangen, geëvalueerd en al dan niet goedgekeurd? Kunt u dit toelichten?

Wat is de stand van zaken in dit dossier? Zijn alle gegevens van de wildrapporten verwerkt? Is reeds in kaart gebracht welke wildbeheereenheden in aanmerking komen om een maand langer te jagen op de patrijs?

Hebt u reeds contact gehad met uw collega bevoegd voor landbouw om de landbouworganisaties en de

landbouwers te sensibiliseren om mee te werken om de instandhoudingsmaatregelen te concretiseren? Wordt hiervoor in een budget voorzien?

Hebt u de handleiding met het basisfeitenmateriaal, de methodologische richtlijnen en het formulier voor de jacht in de vogelrijke gebieden reeds ontvangen van het INBO, geëvalueerd en al dan niet goedgekeurd? Zou u dit eventueel kunnen toelichten?

Er bereiken ons stemmen dat de lokale besturen die in het vogelrijk gebied bos- of natuureservaten beheren, de ingediende dossiers links laten liggen, waardoor er geen akkoord bereikt wordt inzake de jacht in de vogelrijke gebieden. Bovendien blijkt het gezamenlijk overleg met de terreinbeherende natuurverenigingen, de landbouworganisaties en de wildbeheereenheden zeer stroef te verlopen. Hebt u hier reeds kennis van genomen? Welke maatregelen zult u treffen om de wildbeheereenheden en andere actoren rond tafel te brengen om zo snel mogelijk een consensus na te streven?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, naar aanleiding van het goedkeuren van het Jachtopeningsbesluit heb ik het INBO opdracht gegeven om een document op te stellen met aanbevelingen in het kader van de verbetering van de staat van instandhouding van de patrijs. Dat document is al geruime tijd beschikbaar op de website van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB).

Het INBO heeft ook de gegevens van het aantal patrijsbroedparen per 100 hectare open ruimte per erkende wildbeheereenheid in kaart gebracht. Het INBO heeft die informatie bezorgd aan het ANB, die de informatie zal gebruiken bij het beoordelen van aanvragen van wildbeheereenheden voor een verlengde patrijsjacht.

Over het concrete dossier patrijsbescherming zijn geen contacten geweest met mijn collega bevoegd voor landbouw. Wel sensibiliseert de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) de landbouwers om met dit agentschap beheerovereenkomsten te sluiten in het kader van een meer natuurvriendelijke landbouw. Sommige van die maatregelen komen rechtstreeks het patrijsbestand ten goede zoals het beheerpakket kruidenrijke en onbespotten akkerranden. Ik heb onlangs de Vlaamse Landmaatschappij gevraagd om bij de Europese Commissie een aanvraag in te dienen om de relevante pakketten beheersovereenkomsten nog iets bij te mogen stellen, zodat ze op een meer optimale wijze resultaat kunnen genereren voor het patrijsbestand.

Een voorlopige versie van de ontwerphandleiding voor de mogelijke jacht in vogelrijke gebieden in de periode van 15 november tot 1 maart en de bijbehorende formulieren zijn door mijn kabinet, het INBO en het ANB

uitgewerkt. Het ontwerp van ministerieel besluit daarover is voor advies aan de Raad van State voorgelegd en na het verkrijgen daarvan kan ik de handleiding en formulieren officieel goedkeuren.

Tot op de dag van vandaag heb ik één voorstel met betrekking tot een mogelijke win-winsituatie in vogelrijke gebieden ontvangen, en dat voorstel werd in consensus tussen alle betrokken partijen ingediend. Voor een tweede gebied heeft een lokale natuurvereniging haar standpunt laten kennen – ongunstig voor een verlengde jacht in vogelrijke gebieden –, maar er is daarvoor echter nog geen aanvraag. Voor een derde gebied vernam ik dat de woordvoerder van de lokale natuurvereniging het weliswaar eens zou zijn, maar het voorstel niet durft te verdedigen bij zijn achterban. Het is dan ook een nieuwe formule die een kans moet krijgen.

De meeste wildbeheereenheden hebben de handleiding afgewacht om een overleg te starten. Nu de handleiding en de formulieren beschikbaar zijn, is het mijn overtuiging dat dit overleg in een stroomversnelling zal geraken. Ik meen dat het voorbarig is om nu al te besluiten dat er geen akkoorden zullen worden bereikt in verband met de gewone jacht in vogelrijke gebieden.

Ik wil erop wijzen dat het besluit over de jachtopeningstijden bepaalt dat de beslissing over het al dan niet jagen in vogelrijke gebieden tussen 15 november en 1 maart uiteindelijk toekomt aan de minister, ongeacht het feit of er al dan niet een consensus werd bereikt. Er moet wel een aanvraag ingediend worden. Het ontbreken van een consensus betekent dus niet automatisch dat er geen jacht in vogelrijke gebieden in de vermelde periode mogelijk zou zijn. Maar ik ben wel voorstander van een coherente, effectieve en goed overlegde aanvraag, bij voorkeur in consensus, zodat ik een adequate beslissing kan nemen. De contacten die ik heb gehad met wildbeheereenheden en natuurverenigingen, sterken mij in mijn vermoeden dat er zeker gesproken wordt op het terrein, zeker meer dan we denken. We moeten het proces een beetje tijd geven.

De voorzitter: Mevrouw Van der Borghth heeft het woord.

Mevrouw Vera Van der Borghth: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wou de stand van zaken kennen na de nieuwe regelgeving.

Denkt u dat de handleiding voor 15 november klaar kan zijn?

Minister Hilde Crevits: Dat is absoluut de bedoeling. Ze is klaar, ze is principieel goedgekeurd. Ze ligt nu voor ter advies.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Vera Van der Borgh tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het gebruik van duivencarroussels bij de bestrijding van de houtduif

De voorzitter: Mevrouw Van der Borgh heeft het woord.

Mevrouw Vera Van der Borgh: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in artikel 3, 2°, van het Jachtvoorwaardenbesluit wordt de duivencarroussel vermeld bij de verboden jachtmiddelen en jachtmethoden. In artikel 20, paragraaf 1, wordt de duivencarroussel wel toegestaan voor de bestrijding van de houtduif.

Een tweetal weken na de publicatie in het Belgisch Staatsblad van het besluit van de Vlaamse Regering houdende de vaststelling van de voorwaarden waaronder de jacht kan worden uitgeoefend, oordeelde het Beneluxgerechtshof op de prejudiciële vraag het volgende: “De duivencarroussel zoals beschreven in het arrest van de Hoge Raad moet worden aangemerkt als een lokinstrument zoals bedoeld in artikel 2 van de Beschikking.”

De duivencarroussel wordt met andere woorden beschouwd als een lokmiddel, maar door zijn mechanische aard is hij bij de jacht niet toegestaan. Dan rees de vraag of bestrijding los diende te worden gezien van de jacht of niet. Op die prejudiciële vraag antwoordde het hof het volgende: “Voor het antwoord op de vraag of onderhavige duivencarroussel kan worden aangemerkt als een lokinstrument, zoals bedoeld in artikel 2 van de Beschikking, is het niet van belang dat deze wordt gebruikt tot het doden van de houtduif in het kader van de bestrijding van schade aan land- en tuinbouwgewassen en dus wordt gebruikt ter verdelging.”

Met andere woorden: de duivencarroussel kan luidens dit arrest niet worden gebruikt bij de bestrijding van de houtduif, wat dan weer wel toegestaan is volgens onze interne wetgeving. Er bestaat vandaag dus een soort vacuüm, een juridische onzekerheid voor de jager.

Mevrouw de minister, hebt u hieromtrent al advies ingewonnen? Zo ja, bij welke instanties? Kunt u toelichten wat er zal worden ondernomen om deze juridische onzekerheid weg te werken? Binnen welke termijn zal dit gebeuren?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Van der Borgh, u hebt hier terecht een knelpunt aangeraakt. Het gebruik van de duivencarroussel bij het bejagen of bestrijden van de houtduif is al enkele jaren het voorwerp van discussie. De vraag rees namelijk of de duivencarroussel als een

legitiem jachtmiddel, dan wel als een illegaal lokmiddel moest worden beschouwd.

Ik heb mij intussen ook de eer gegund om eens zo'n carroussel te bekijken, want een half jaar geleden was mij dat nog volledig onbekend. Nu weet ik hoe dat eruitziet en hoe het werkt.

Om duidelijkheid te geven heeft de Vlaamse Regering in het Jachtvoorwaardenbesluit van 30 mei 2008 het begrip duivencarroussel gedefinieerd. Het gebruik ervan werd echter alleen nog toegestaan bij de bestrijding van de houtduif. Daarbij werd voortgegaan op de tekst van en de toelichting bij de relevante Beneluxbeschikking, die enerzijds onder meer duivencarroussels verbood bij gewone jachtactiviteiten, maar anderzijds de bestrijding leek uit te sluiten van het bereik van deze verbodsbepaling.

Amper enkele weken na de goedkeuring van het Jachtvoorwaardenbesluit heeft het Beneluxgerechtshof geoordeeld dat de duivencarroussel als een mechanisch of elektronisch lokinstrument moet worden beschouwd, waarbij het van geen belang is dat dit instrument wordt gebruikt bij de jacht of bij de bestrijding. Alles werd op die manier dus van tafel geveegd.

Ik moet u dan ook een misschien wat minder leuk antwoord geven. Over de mogelijke gevolgen van het arrest voor de Vlaamse jachtreglementering heb ik ondertussen juridisch advies ingewonnen bij de juridische dienst van mijn administratie. Zijn conclusie is alvast duidelijk. De betreffende bepaling van het Jachtvoorwaardenbesluit is, tengevolge het Beneluxarrest, in strijd met Beschikking M(96) 8 van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie van 2 oktober 1996 met betrekking tot de jacht en de vogelbescherming.

Gelet op die juridische context heb ik beslist om het Jachtvoorwaardenbesluit bij de eerstvolgende gelegenheid aan te passen, zodat het in overeenstemming wordt gebracht met de bepalingen van het voornoemde arrest. Ik heb mijn diensten opgedragen om een ontwerpbesluit in die zin voor te bereiden, met het oog op een principiële goedkeuring ervan door de Vlaamse Regering later dit jaar. Er is geen andere oplossing mogelijk.

De voorzitter: Mevrouw Van der Borgh heeft het woord.

Mevrouw Vera Van der Borgh: Ik had eerlijk gezegd wel verwacht dat u zoiets zou antwoorden. Ik wil toch even meegeven dat onze fractie dit probleem gaat aankaarten op de werkgroep Jacht van de Interparlementaire Beneluxraad. Wij zijn ons bewust van de problematiek van wildschade die hiermee gepaard gaat. Het zal u wel bekend zijn dat de houtduifpopulatie

enorm sterk toeneemt, wat voor de nodige schade zorgt.

Minister Hilde Crevits: Wij hebben geprobeerd om in die besluiten tot een oplossing te komen. Het was dankzij de medewerking van iedereen hier dat we tot een evenwichtige oplossing waren gekomen. Het is dan ook jammer dat die oplossing weer op de helling wordt gezet. Maar het is een arrest, en dus zijn wij als uitvoerende macht verplicht om in regel te zijn.

Ik neem akte van de initiatieven die u zult nemen. Ik verwacht dat u mij daar te gepasten tijde over zult rapporteren.

Mevrouw Vera Van der Borgh: Ik hoop dat we daarbij de steun kunnen krijgen van de andere collega's.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
