



Vlaams
Parlement

vergadering **C70**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening,
Energie en Dierenwelzijn

van 6 december 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Hermes Sanctorum-Vandevorde aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over luchtverontreiniging door zware metalen, dioxines en pcb's in woon- en agrarische gebieden rondom metaalbedrijven – 497 (2016-2017)	4
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de bedreiging van de gewassen door de invasie van de muntjak – 528 (2016-2017)	7
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het arrest van het Grondwettelijk Hof met betrekking tot de planschaderegeling – 492 (2016-2017)	9
VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de 50 meterregel in planschadedossiers ruimtelijke ordening – 498 (2016-2017)	9
VRAAG OM UITLEG van Cathy Coudyser aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de relatie tussen verblijfstoerisme en de regels inzake ruimtelijke ordening – 535 (2016-2017)	13
VRAAG OM UITLEG van Bart Nevens aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de gemeentelijke omgevingsambtenaar en de mogelijkheden voor intergemeentelijke samenwerking (IGS) – 530 (2016-2017)	15
VRAAG OM UITLEG van Hermes Sanctorum-Vandevorde aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over een wolvenplan voor Vlaanderen – 537 (2016-2017)	18
VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over asbesthoudende daken – 536 (2016-2017)	19
VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het onderzoek van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) naar alternatieve broedlocaties voor meeuwen en de nieuwe beheerregeling voor de meeuwenpopulatie – 540 (2016-2017)	24

VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de strategische visie 2040 van Brussels Airport Company en de gevolgen voor de Vlaamse Rand – 554 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Katia Segers aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de vluchtroutes van de luchthaven van Zaventem – 553 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van An Moerenhout aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over maatregelen inzake leefbaarheid voor omwonenden van de luchthaven van Zaventem – 596 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Bart Nevens aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over een samenwerkingsakkoord voor de luchthaven van Zaventem – 573 (2016-2017)	26
VRAAG OM UITLEG van Lydia Peeters aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de werking van territoriale ontwikkelingsprogramma's (T.OP) – 569 (2016-2017)	41
VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de relatie tussen sectorale beschermingsinstrumenten en ruimtelijke uitvoeringsplannen – 593 (2016-2017)	45

VRAAG OM UITLEG van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over luchtverontreiniging door zware metalen, dioxines en pcb's in woon- en agrarische gebieden rondom metaalbedrijven – 497 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Bart Nevens

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Onafhankelijke): Minister, twee rapporten vormen de aanleiding van mijn vraag om uitleg. Het eerste is het jaarrapport van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) over de luchtkwaliteit, het tweede gaat over depositiemetingen van dioxines en polychloorbifenylen (pcb's) in de periode 2015-2016.

In het jaarrapport over de luchtkwaliteit heeft de VMM een positieve boodschap, namelijk dat de luchtkwaliteit de laatste jaren over het algemeen is verbeterd. Heel wat luchtkwaliteitsnormen worden gehaald, al liggen de objectief veilige normen van de Wereldgezondheidsorganisatie nog niet binnen bereik voor een aantal pollutanten.

Er zijn echter nog een aantal hotspots van verontreiniging met zware metalen, dioxines en pcb's, en dat mogen we toch niet zomaar negeren. Dat moeten we ernstig nemen, zeker als we de redeneringen in het rapport lezen. De problemen situeren zich vooral rond een aantal metaal- en schrootbedrijven die door de VMM bijzonder in het oog worden gehouden.

In Hoboken bijvoorbeeld was er een overschrijding van de Europese grenswaarde in fijn stof voor lood, arseen en cadmium. Voor lood werd ook een overschrijding van de VLAREM II-richtwaarde in depositiemetingen vastgesteld. De concentraties lood en cadmium gaan in die regio sinds 2011 in stijgende lijn. In Beerse rond het bedrijf Metallo Chimique, was er een overschrijding van de Europese grenswaarde in fijn stof voor cadmium. Ook bleek er een overschrijding van de VLAREM II-richtwaarde voor lood uit depositiemetingen. In Genk was er een overschrijding van de Europese grenswaarde in fijn stof voor nikkel.

Het rapport brengt de aanwezigheid van zware metalen in de lucht in verband met een eventueel aanwijsbaar verhoogd risico op kanker. Dat is altijd genuanceerd uitgelegd. De overschrijdingen worden volgens het agentschap Zorg en Gezondheid (AZG) als niet verwaarloosbaar voor de volksgezondheid omschreven. De analyse van de vraag of het maatschappelijk aanvaardbaar is of niet varieert af en toe, maar soms is het enkel maatschappelijk aanvaardbaar na beleidsmatige afweging.

Wat dioxines en pcb's betreft, is er volgens een laatste metingsrapport van de VMM een probleem in een aantal woon- en landbouwgebieden die grenzen aan verschillende schrootbedrijven. Vooral in Beerse, Menen en Willebroek, maar ook in Wielsbeke, Oostrozebeke en Zelzate werden overschrijdingen van de grenswaarden opgemeten. In de schriftelijk ingediende versie van mijn vraag stond er een foutje: 'rondom Umicore', maar nabij Zelzate gaat het om het bedrijf ArcelorMittal.

De VMM waarschuwt dat strikte opvolging van de dioxine- en pcb-deposities noodzakelijk blijft om de impact van lopende en toekomstige milieuhandhavingsocties te evalueren.

Minister, welke verdere beleidsacties plant u voor hotspots van verontreiniging, in het bijzonder op de locaties waar geen of onvoldoende verbetering wordt vastgesteld, of zelfs een verslechtering? De aanwezigheid van zware metalen vormt

een risico, maar is volgens het AZG aanvaardbaar mits beleidsmatige afweging. Wat is die beleidsmatige afweging volgens u, minister? Welke lopende en toekomstige milieuhandhavingsacties zijn er ten aanzien van de betrokken bedrijven om verspreiding van fijn stof beladen met dioxines en pcb's in woon- en agrarische gebieden tegen te gaan?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mijnheer Sanctorum, we hebben een expertenwerkgroep met vertegenwoordigers van de VMM, maar ook van de betrokken afdelingen van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie. Die heeft een actieplan 'dioxines en pcb's' opgemaakt dat uit 21 concrete acties bestaat. Die acties zijn nu in uitvoering en kunnen worden opgedeeld in 3 categorieën.

Ten eerste heb je maatregelen rond de reductie van industriële verontreiniging door dioxines en pcb's. Ten tweede zijn er maatregelen om de emissies ten gevolge van particuliere verbranding te verminderen. En ten derde zijn er maatregelen om de humane blootstelling aan dioxines en pcb's te verminderen.

Ondertussen zijn er acht acties afgerond. Er zijn tien acties lopende en drie acties moeten nog worden gestart omdat die afhankelijk zijn van de resultaten van andere acties. Het actieplan wordt verder uitgevoerd, van nabij opgevolgd en bijgestuurd waar nodig.

In de periode 2014-2015 heeft de afdeling Milieu-inspectie een benchmark uitgevoerd bij alle grote schrootverwerkende bedrijven. Hierbij werd telkens de bestaande VLAREM-wetgeving en de beste beschikbare technieken ter beperking van emissies afgetoetst. Tegelijkertijd werd de aanwezigheid van pcb's op de sites nagegaan op basis van monsternemingen van verstuifbare fracties op de terreinen en van het afvalwater. Vervolgens legde de milieu-inspectie op maat van elk bedrijf een actieplan op met gepaste maatregelen.

Bij in totaal zeven bedrijven zijn extra maatregelen opgelegd en bij vier bedrijven werd een proces-verbaal opgesteld.

De implementatie van de opgelegde maatregelen op het terrein vindt plaats in de periode 2015-2017. Heel concrete maatregelen zijn bijvoorbeeld het uitwerken en uitvoeren van een controleprocedure bij bulkleveringen van schroot vanop schepen of treinwagons, het laten registreren van ontploffingen in het shredderhuis en van de oorsprong van het aangevoerde schroot om een correlatie te kunnen maken met de gemeten pcb-gehaltenes, de controle op het afvalwater, de beperking van emissies bij transportbewegingen van materialen en op- en overslag. De door u genoemde schrootbedrijven worden dus op de voet opgevolgd door middel van depositiemetingen, monsternemingen en regelmatig toezicht.

In de gemeente Hoboken heeft de VMM in 2015 voor het eerst sinds lange tijd een overschrijding van de grenswaarde voor lood vastgesteld. Mijn diensten hebben onmiddellijk het bedrijf gecontacteerd dat daarvoor verantwoordelijk is. Dat bedrijf heeft daarop de bronnen van zware metalen onderzocht en technische maatregelen voorgesteld. De eerste corrigerende maatregelen zijn intussen genomen waardoor de in 2015 gemeten concentratie opnieuw gedaald is. Bijkomende maatregelen op korte termijn worden onderzocht.

Als gevolg van deze overschrijding moet er aan de Europese Commissie ook een actieplan worden voorgelegd. Dat wordt opgenomen in een actieplan dat we tegen midden 2017 willen finaliseren, maar dat moet nog een openbaar onderzoek doorlopen. Het belangrijkste is echter niet het actieplan dat nu wordt opgesteld voor de Europese Commissie, maar wel dat we onmiddellijk ingrijpen om de loodconcentraties terug te dringen.

Andere hotspots die onze continue aandacht vergen omdat de concentraties er schommelen rond de streefwaarden, zijn Genk en Beerse. In de hotspot Genk is de voorbije jaren door de opgelegde maatregelen een sterke daling van de nikkelemisies en de concentratie in de omgevingslucht gerealiseerd. De concentratie van nikkel ligt nu rond de streefwaarde en er wordt onderzocht waar nog bijkomende maatregelen kunnen worden genomen.

Ook in Beerse, waar in 2015 de streefwaarde voor arseen werd geëvenaard en die van cadmium werd overschreden, zijn al heel wat maatregelen geïmplementeerd en worden continue inspanningen geleverd door het bedrijf om de emissies te verminderen. Het betreffende bedrijf heeft een cadmium-arseenplan met tien prioriteiten dat door mijn diensten nauwgezet wordt opgevolgd.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevorde (Onafhankelijke): Minister, uit het rapport, meer specifiek over depositiemetingen voor dioxines en pcb's blijkt dat wanneer er stofactieplannen en verstrengde acceptatieprocedures worden opgelegd, die ook resultaat opleveren. Wanneer er dus actie wordt ondernemen, heeft dat een impact. Maar tegelijkertijd staat in het rapport dat er niet alleen verdere opvolging nodig is. Er staat dat de afdeling Milieu-Inspectie acties kan opleggen aan de respectieve bedrijven om verspreiding van stof beladen met onder meer dioxines en/of pcb's tegen te gaan. Ik interpreteer dat als een boodschap dat wat vandaag in het actieplan staat resultaat oplevert, maar niet ver genoeg gaat.

Wat die depositiemeting betreft, gaat het over tien meetplaatsen. Ik begrijp dat er niet zoveel hotspots zijn in Vlaanderen, maar tien meetplaatsen lijkt me nogal beperkt. Kunt u me vertellen op basis waarvan die meetplaatsen worden geselecteerd?

Wat het jaarrapport Luchtkwaliteit betreft, is het goed dat er maatregelen zijn getroffen.

De loodconcentratie in Hoboken bleef tot 2014 onder de Europese grenswaarden maar ging in 2015 plots omhoog. U zegt dat de oorzaak is onderzocht en dat er maatregelen zijn genomen. Kunt u daar wat meer informatie over geven? Wat is er exact gebeurd waardoor er plots een stijging plaatsvond? Welke maatregelen werden getroffen om die concentratie te doen dalen? Is die lagere concentratie de gemiddelde concentratie voor 2016 die nog niet in het jaarrapport is verwerkt? Voor mij blijft het wat vaag hoe het nu precies zit met de acties en met het meten van die concentraties.

Wat de arseenconcentratie in Hoboken betreft, is in het rapport sprake van 4300 inwoners die blootgesteld worden. Twee zinnen verder is er sprake van een extra kankerrisico tussen 1 op 18.000 en 1 op 70.000 mensen. Ik kan me voorstellen dat mensen die in die zone leven, daar enorm veel vragen over hebben. Kunt u daar iets meer over vertellen? Worden daar informatievergaderingen over georganiseerd? Hoe worden de mensen geïnformeerd? Het is heel belangrijk zo'n risico juist te kaderen.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Er worden maatregelen geïmplementeerd, maar het is niet zo dat er geen processen-verbaal of sancties worden opgesteld of opgelegd. Vier bedrijven hebben een pv gekregen. Het ene sluit dus het andere niet uit.

De meetposten worden geselecteerd op basis van bedrijven die een risico inhouden, maar ook de impact daarvan op omwonenden. Het heeft weinig zin om bij manier van spreken in een ongerept agrarisch gebied een meetpunt te plaatsen in de nabijheid van een bedrijf. Het is beter om te meten waar mensen

wonen, en te kijken wat daar de impact is. Op basis daarvan detecteren experts de ideale plaats voor die metingen. Ik vind het belangrijk dat dat zo gebeurt. Daar wordt ook wel eens in gewisseld. Het kan zijn dat er meetposten bij komen of dat er andere verdwijnen, op basis van nieuwe situaties.

Er vinden geregeld infovergaderingen plaats. Dat wordt heel goed opgevolgd, ook met de lokale besturen erbij, de omwonenden, buurtbewoners en dergelijke meer.

U had nog een specifieke vraag over een loodoverschrijding die is vastgesteld bij één bedrijf. Ik zal u de specifieke informatie overmaken. Ik kan dat hier moeilijk technisch overlopen in de commissie. Ik zal ervoor zorgen dat u dat verslag krijgt, zodat u ziet waar het probleem zat, hoe het is opgelost en hoe men daaraan tegemoet is gekomen. Ook wat die risicofactoren betreft, zal ik u de informatie nog bezorgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de bedreiging van de gewassen door de invasie van de muntjak – 528 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Bart Nevens

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, mijn vraag gaat over een exoot, een uitheemse hertensoort, die in toenemende mate voorkomt in de vrije natuur. De situatie in Groot-Brittannië heeft eerder al aangetoond dat de muntjak zich zeer snel kan verspreiden. Daar heeft het beestje zich vanuit het zuidoosten gekoloniseerd in grote delen van Engeland en is het nu nog altijd verder aan het oprukken naar het noorden.

Het probleem is vooral dat het dier een echte veelvraat is en een bedreiging voor de gewassen. In een natuurhulpcentrum in Opglabbeek kwamen dit jaar al vijf muntjakken binnen. Volgens Sil Janssen van dat Natuurhulpcentrum zijn de dieren aan de andere kant van het kanaal hoogstwaarschijnlijk bewust uitgezet voor de jacht en zal de snelle voortplanting van de dieren op korte termijn voor problemen zorgen. Volgens het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) "leren ervaringen uit het buitenland ons dat lokaal ingrijpen met selectief afschot de meest efficiënte vorm van bestrijden is". Om de inheemse bosflora te beschermen en de veiligheid van automobilisten te waarborgen, lijkt een bestrijdingsactie tegen die Chinese muntjak alleszins nodig.

De Vlaamse overheid voorziet in coördinatie, ondersteuning, het uitwerken van codes van goede praktijk en dergelijke, maar de effectieve bestrijding is natuurlijk de verantwoordelijkheid van elke terreinbeheerder, zoals dat ook bij andere diersoorten het geval is. Ik heb wel begrepen dat er rond de muntjak nog geen concrete plannen zijn. Daarom heb ik de volgende vragen voor u, minister.

Klopt het dat de muntjak zou zijn uitgezet voor de jacht? Kan dat worden aangetoond met concrete cijfers? Op welke manier worden introductieroutes van de muntjak geanalyseerd en hoe worden beheeracties opgevolgd? Welke conclusies kunnen daaruit getrokken worden? Welke acties zult u ondernemen om de bedreiging van deze uitheemse soort te beperken? Zal er een concreet soortspecifiek actieplan uitgewerkt worden?

Het bestrijden van moeilijk te bestrijden soorten zoals de muntjak vraagt extra ondersteuning. In welk opzicht zal het Agentschap voor Natuur en Bos die extra

ondersteuning bieden? Wat is de precieze rol van de terreinbeheerders in de bestrijding? Hoe verloopt de samenwerking? Zullen er nog concrete plannen worden gemaakt om samen te werken met lokale wildbeheereenheden (WBE's) ter bestrijding van de muntjak?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Collega Ceyskens, eerst en vooral is het goed om te weten dat de muntjak niet op de lijst staat van zoogdieren die door particulieren als huisdier mogen worden gehouden. Die zogenaamde 'positielijst' is sinds 2009 van kracht. Vanwege de grote impact is de muntjak bovendien recent op een lijst van de Europese Unie geplaatst van zorgwekkende, invasieve, uitheemse soorten. Voor die soorten is sinds augustus van dit jaar de verordening van kracht die de lidstaten verplicht om de verdere introductie en verspreiding aan banden te leggen. Daarover heeft het Agentschap voor Natuur en Bos afgelopen zomer ook via een algemene en gerichte mediacampagne gecommuniceerd.

Ik heb geen bewijzen en ook geen weet van bewuste uitzettingen van muntjak in functie van jachtdoeleinden.

Op welke manier worden introductieroutes van de muntjak geanalyseerd en hoe worden beheersacties opgevolgd? De aanwezigheid van de muntjak is op een aantal private domeinen vastgesteld. Daar zijn geen concrete cijfers van. Naar de herkomst van de dieren in het wild blijft het dus meestal raden. Wellicht zijn nieuwe vaststellingen van de aanwezigheid van de muntjak in de natuur te wijten aan ontsnappingen van dieren die op private domeinen werden gehouden. Bewuste vrijlating kunnen we uiteraard niet uitsluiten, maar daar hebben we geen zicht op. Het zou kunnen dat houders zich ontdoen van de muntjakken omdat ze die niet mogen houden.

Monitoring van de muntjak in Vlaanderen gebeurt door het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO). Uit autopsieën van geschoten dieren en verkeersslachtoffers is opgemaakt dat lokale voortplanting in het wild plaatsvindt en dus kunnen een aantal nieuwe meldingen ook daarvan afkomstig zijn.

Welke acties zal ik ondernemen? Ik heb het Soortenbesluit aangepast. Daarin wordt onder meer het statuut van de unielijstsoorten vastgelegd, waaronder dus de muntjak. Dit besluit regelt ook de toegestane bestrijdingsmethoden. Met de inwerkstelling van de unielijst valt de handhaving van het verbod op het bezit van de muntjak onder de bevoegdheid van de Natuurinspectie. Zij kunnen de nodige vaststellingen verrichten en inbeslagnames doen.

Wat nieuwe vaststellingen in het wild betreft, is een snelle verwijdering belangrijk. Het ANB en het INBO hebben hiertoe een meldingssysteem opgezet, waarlangs ook de terreinbeheerders meteen op de hoogte kunnen worden gesteld van op het terrein waargenomen dieren. Zij kunnen vervolgens de nodige personen contacteren om bestrijding te realiseren.

Voor de muntjak heeft het INBO een soortspecifieke code van goede praktijk opgesteld. Dit document rapporteert de status van de soort in Vlaanderen en geeft gedetailleerde technieken voor de bestrijding.

In februari 2016 organiseerde het INBO, in samenwerking met de Nederlandse Zoogdierverseniging, een werkoverleg over de muntjaksituatie in Vlaanderen, Nederland en Wallonië. De aanbevelingen staan op de website van het INBO.

Het ANB en Inverde hebben de beheersrelevante informatie geïntegreerd op een elektronisch raadpleegbaar kennisplatform.

De extra ondersteuning door het ANB bestaat in eerste instantie uit het ruim verspreiden van informatie, ook over de manier om de soort te bestrijden. Deze informatie wordt maximaal ter beschikking gesteld van het publiek: burgers, terreinbeheerders, jagers, bestrijders.

Het beheer van uitheemse, invasieve soorten is een gedeelde verantwoordelijkheid van de terreinbeheerders. De muntjak is een moeilijk te bestrijden soort. Van terreinbeheerders wordt in eerste instantie waakzaamheid verwacht, snelle melding, en ook dat ze zelf tot bestrijding overgaan.

Om coördinatie op Vlaams niveau te blijven garanderen, is het belangrijk dat lokale en/of particuliere bestrijdingsacties blijvend worden gemeld aan het ANB. Kadavers kunnen ter beschikking worden gesteld van het INBO. Wij moeten ook rapporteren aan de Europese Commissie.

Een effectieve bestrijding van de muntjak op het terrein kan alleen door afschot en afvangst. Teneinde in voldoende mate actie te ondernemen, kan de jachtsector een belangrijke partner zijn in de verwijdering van de soort in Vlaanderen. Belangenorganisaties van de jachtsector benadrukken hun bijdrage in de gecoördineerde bestrijding. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de Europese gedragscode over jacht en invasieve soorten. Het ANB zal de jachtsector dan ook actief bij de bestrijding blijven betrekken, in functie van de doelstelling van de volledige verwijdering. Hiervoor worden de nodige stappen gezet en wij zullen dat ook blijven doen.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, dank u voor uw nuancering met betrekking tot de oorzaak van de verschijning van de muntjak in het wild. We moeten niet te rap conclusies trekken en in de een of andere richting wijzen.

Dank ook voor uw volledige antwoord. De vinger wordt aan de pols gehouden. Het ziet er een mooi diertje uit. Maar we hebben in het verleden al te dikwijls de fout gemaakt om toe te kijken hoe exoten zich verspreiden. Hoe langer we wachten, hoe onmogelijker het wordt om op te treden. Er zijn tegenwoordig zowel in onze fauna als in onze flora exoten aanwezig waarvan sommigen al niet meer weten dat het exoten zijn. Als we respect hebben voor onze fauna en flora, moeten we hier de vinger aan de pols houden en snel en adequaat optreden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het arrest van het Grondwettelijk Hof met betrekking tot de planschaderegeling – 492 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de 50 meterregel in planschadedossiers ruimtelijke ordening – 498 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Bart Nevens

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Het Grondwettelijk Hof deed recent een interessante uitspraak over de planschaderegeling in Vlaanderen. Die uitspraak ging over de beperking tot 50 meter van een uitgeruste weg. Planschade is verschuldigd als de overheid een harde bestemming omzet naar een niet-harde bestemming. Het is

een belangrijk instrument in het licht van de beleidsbeslissingen van de afgelopen week.

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) beperkt de planschade tot maximum 50 meter van de uitgeruste weg. Dat heeft een logische reden. Dat heeft te maken met de woonbestemming. Alles wat achter die 50 meter zit, is natuurlijk totaal zinloos, tenzij we een vertuining in het open gebied zouden willen aanmoedigen. Verder is de planschade decretaal beperkt tot 80 procent van het ingeschatte waardeverlies.

Het Grondwettelijk Hof stelt nu dat de 50 meterregeling niet van toepassing kan worden gesteld voor andere harde bestemmingen dan wonen. Het Hof stelt dat de 50 meterregel de vergoedingsprincipes uit de Grondwet en het Eerste Aanvullend Protocol van het Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden (EVRM) schendt, doch uitsluitend voor gronden gelegen in andere gebieden dan woongebieden. Dan gaat het over industriegebieden, gebieden voor ambachtelijke bedrijven, kmo-gebieden en andere gebieden die op de dag voorafgaand aan de inwerkintreding van het definitieve plan waarbij een bouwverbod wordt opgelegd, bestemd waren om gebouwen te ontvangen met een bouwdiepte van meer dan 50 meter vanaf de rooilijn. Voor woongebied lijkt het Grondwettelijk Hof deze 50 meterregel overeind te laten. Het Hof stelt dat de 80 procentregel de voornoemde principes niet schendt.

Minister, welke impact heeft dit arrest op uw beleid? Hoeveel bedragen de potentiële meerkosten die zouden worden veroorzaakt door dit arrest? Leest u het arrest ook zo dat de 50 meterregel wel van toepassing blijft voor woongebied? Vergt dit arrest wijzigingen of reparaties aan de codex? Hoever staat u met uw traject om de compenserende vergoedingen inzake ruimtelijke ordening breed te herbekijken?

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Minister, mijn vraag ligt helemaal in de lijn van die van de heer Ceysens. Mijnheer Ceysens, wij hebben blijkbaar toch voor één keer dezelfde gedachtegang.

Minister, als er door een bestemmingswijziging een absoluut bouwverbod wordt ingevoerd op gronden die voordien in aanmerking kwamen voor bebouwing, is een planschadevergoeding verschuldigd. De VCRO beperkt dit recht op schadevergoeding tot maximaal 80 procent van de waarde en voor de eerste 50 meter vanaf de weg. Dit principe werd al gehanteerd vanaf het prille begin en werd expliciet in het decreet opgenomen in 1999.

Vorige week stelde het arrest van het Grondwettelijk Hof dat deze bepaling in strijd is met het gelijkheidsbeginsel, doch uitsluitend wat betreft de 50 meterregel "in andere gebieden dan woongebieden". Dat is een beetje vreemd. Het Hof noemt hier dus industriegebieden en kmo-zones. Maar je zou denken dat het Hof op die manier zelf een vorm van ongelijkheid invoert, door woongebieden anders te beoordelen dan bijvoorbeeld industriegebieden.

Bovendien zijn er talrijke arresten bekend waarbij die 50 meterregel wel standhield. Er is ook nooit een beroep ingesteld tegen de bepaling in het decreet van 1999.

Minister, mijn vragen zijn bijna een kopie van die van de heer Ceysens.

Hoe moeten we dit arrest van het Grondwettelijk Hof interpreteren? Is de bepaling inzake de 50 meterregel nu vernietigd in de feiten?

Wat zijn de gevolgen van dit arrest voor de lopende planschadedossiers en de planprocessen van gemeenten, provincies en het Vlaamse Gewest?

Het regeerakkoord voorziet in de uitwerking van de principes van de conceptnota 'Harmonisatie van compenserende vergoedingen', waarbij de huidige planschaderegeling en de kapitaalschaderegeling gebundeld zouden worden in een vernieuwde planschadevergoeding voor eigenaars. Wat is hier de stand van zaken? En op welke manier ondermijnt dit arrest de snelle uitwerking van dit decreet? Of doet het dat niet?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Collega's, de VCRO bevat een planschaderegeling voor eigenaars die geconfronteerd worden met een bouwverbod, bijvoorbeeld door de inwerkingtreding van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Aan het verkrijgen van een planschadevergoeding zijn een aantal voorwaarden of criteria gekoppeld. Twee ervan stonden ter discussie bij het Grondwettelijk Hof. Ten eerste is er de regel dat slechts 80 procent van de waardevermindering van het perceel in aanmerking komt voor vergoeding. Het Grondwettelijk Hof stelde dat die beperking van de planschadevergoeding niet ongrondwettig is en ook niet strijdig met het EVRM. De tweede voorwaarde van de planschaderegeling die ter discussie stond, is de zogenaamde 50 meterregel. Enkel de eerste 50 meter vanaf de rooilijn komt in aanmerking voor planschade. De 50 meterregel is volgens het Grondwettelijk Hof enkel aanvaardbaar voor woongebieden, omdat veelal niet dieper dan 50 meter vanaf de rooilijn kan worden gebouwd. Voor andere types gebieden, zoals industriegebieden, gebieden voor ambachtelijke bedrijven en gebieden voor kmo's, is er volgens het Hof wel sprake van een schending van de Grondwet, zeker als die in samenhang wordt gelezen met het EVRM. In dergelijke gebieden staan vaak gebouwen met een bouwdiepte van meer dan 50 meter vanaf de rooilijn. Daarom is het volgens het Grondwettelijk Hof in die gebieden niet in redelijkheid verantwoord dat de planschadevergoeding automatisch wordt beperkt tot de eerste 50 meter.

De financiële impact van dit arrest kunnen we niet inschatten.

Planschadedossiers waarin een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke uitspraak is, worden door het arrest niet beïnvloed. En zoals daarnet gezegd, heeft het arrest ook geen invloed op dossiers waar woongebied wordt omgezet. Het arrest heeft dus alvast enkel belang voor toekomstige dossiers of in zaken waar nog geen definitieve uitspraak is, en dan telkens slechts voor herbestemmingen van andere gebieden dan woongebied.

Voor lopende dossiers kunnen we niet stellen dat er sowieso in elk dossier een meerkost is, laat staan dat we er een inschatting van kunnen maken. Dat moet de finale rechterlijke uitspraak uitwijzen, we kunnen daar niet op vooruitlopen. Wij beschikken ook niet over de nodige informatie met betrekking tot de provinciale en gemeentelijke planschadedossiers.

Ik ga er in ieder geval van uit dat de financiële impact van de inperking van de zogenaamde 50 meterregel al bij al zal meevallen. Ten eerste omdat de regel enkel sneuvelt voor de niet-woongebieden, terwijl de meeste planschadezaken nu net over woongebied gaan. Ten tweede omdat de verwervingswaarde voor bijvoorbeeld bedrijventerreinen of recreatiegebieden doorgaans lager liggen. En ten slotte omdat het ontbreken van een regel niet inhoudt dat in individuele gevallen niet zou kunnen bepleit worden dat er toch rekening wordt gehouden met de bouwdiepte. We mogen trouwens ook niet uit het oog verliezen dat de vereiste van ligging aan een uitgeruste weg op zich niet betwist werd.

Ik zie geen enkele reden om op basis daarvan de ruimtelijke beleidskeuzes van het Vlaamse Gewest te wijzigen. We moeten aan ruimtelijk beleid doen vanuit een ruimtelijke logica. De VCRO bevat een figuur die toelaat om in uitzonderlijke gevallen de financiële logica toch te laten prevaleren.

Bij een definitieve planschadeveroordeling die budgettaire gevolgen heeft die in wanverhouding staan tot bijvoorbeeld de bereikte ruimtelijke doelstellingen, is herstel in natura mogelijk. Dan krijgen de betrokken gronden opnieuw de oorspronkelijke bestemming. Dat is dus een regeling voor uitzonderlijke gevallen.

Daarmee heb ik niet gezegd dat we geen financiële inschattingen moeten maken. We moeten natuurlijk anticiperen op mogelijke financiële gevolgen, en onze diensten blijven dat ook doen, maar het blijft een heel ruwe raming die we geven omdat we niet alle informatie hebben.

Het arrest van het Grondwettelijk Hof werd geveld naar aanleiding van enkele prejudiciële vragen. Voor de duidelijkheid en de rechtszekerheid is het aangegeven om de planschaderegeling op korte termijn in overeenstemming te brengen met de Grondwet. Daartoe volstaat het om uitdrukkelijk in te schrijven dat de 50 meterregel enkel geldt binnen woongebied. Ik zal ervoor zorgen dat dat in die zin wordt uitgewerkt.

De aanpassing van de Vlaamse Codex zal onmiddellijk in werking treden. Dit betekent dat ze niet alleen van toepassing is op nieuwe vorderingen, maar ook op lopende procedures. Enkel de planschadeprocedures die al in kracht van gewijsde zijn gegaan, zullen buiten schot blijven.

De harmonisering van compenserende vergoedingen is reeds ver gevorderd. Het opzet is om alle bestaande vergoedingen op het vlak van procedure en waarde-bepaling te herleiden tot één eigenaarsvergoeding en één gebruikersvergoeding. De planschade en kapitaalschade maken dus ook deel uit van deze oefening. De harmonisering wordt geïntegreerd in het Instrumentendecreet, waarover we het hier al vaak hebben gehad.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, dank voor uw volledige antwoord. We kijken uit naar het debat over de eigenaarschade in het kader van het Instrumentendecreet. Heb ik het goed begrepen dat planschadeprocedures die al zijn opgestart, los van de uitspraak van de Grondwettelijk Hof, verder zullen lopen en dus eigenlijk geen rekening gaan houden met die uitspraak?

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Er is een groot verschil tussen het bedrag aan planschade – 80 procent van de verwerving – en de planbaten – maar een habbekrats. Er is ook een verschil tussen de overheid die moet betalen – de plannende overheid is vaak de gemeente – en de overheid die ontvangt – Vlaanderen – die dan doorstort.

Minister, we hopen dat u daar eens goed naar kijkt in het kader van het instrumentarium waar u aan werkt, zeker na de beslissing van vorige week over het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Al die instrumenten – oud, verfijnd, nieuw – zullen we geharmoniseerd hard nodig hebben als we kans op slagen willen hebben wat het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen betreft en als we de mensen op een behoorlijke manier willen compenseren of vergoeden.

Minister Joke Schauvliege: Wat dat laatste betreft, zitten we volledig op dezelfde lijn.

Mijnheer Ceyskens, het zijn enkel de definitieve uitspraken waar het geen betrekking op zal hebben. Op de lopende procedures zal het wel ingrijpen.

Lode Ceyskens (CD&V): Dank u wel, minister. Dat is dan duidelijk.

Mijnheer Vandaele, als u het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de intenties die erin staan, goed hebt gelezen, dan is vooral planschade heel belangrijk. Op dit moment blijft dat in het Grondwettelijk Hof overeind. Als planbaten binnen de doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen worden bekeken, zal dat zeer minimaal zijn in vergelijking met planschade.

Wilfried Vandaele (N-VA): Collega, tenzij we dat systeem helemaal gaan veranderen en ook die plekken waar er extra bouwmogelijkheden komen en waar we met verhandelbare bouwrechten of ontwikkelingsrechten gaan werken, meenemen in die oefening, en je dan van een meerwaarde kunt spreken.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Cathy Coudyser aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de relatie tussen verblijfstoerisme en de regels inzake ruimtelijke ordening – 535 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Bart Nevens

De voorzitter: Mevrouw Coudyser heeft het woord.

Cathy Coudyser (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, ik ben hier een vreemde eend in de bijt, maar begin dit jaar is er een nieuw Logiesdecreet goedgekeurd in het parlement. De minister werkt hard verder aan de uitvoeringsbesluiten daarvan en in maart of april volgend jaar moet het Logiesdecreet van kracht worden.

Ik wil nog even focussen op dat decreet, want de bedoeling van het vernieuwde Logiesdecreet is hoofdzakelijk de kwaliteit en de veiligheid van het logies be-waken. De indieners van het decreet hebben ook het creëren van een level playing field beoogd.

Alle uitbaters van toeristische logies, een groot hotel met honderd kamers of een kleine B&B, of een particulier die via verhuurkantoren digitaal, online of live een kamer, huis of appartement willen verhuren, moeten onder dezelfde regelgeving vallen inzake kwaliteit en veiligheid. We hebben vertrouwen in de ondernemers en we hebben geprobeerd alles zoveel mogelijk te vereenvoudigen, zowel voor de overheid als voor de ondernemer zelf.

Met het Logiesdecreet hebben we er ook voor gezorgd dat alle regelgeving die nu nog geldt voor andere sectoren – denk aan fiscaliteit, Ruimtelijke Ordening -- uit het Logiesdecreet wordt gehouden, maar dat betekent niet dat het niet meer van toepassing zou zijn. Ruimtelijke ordening is bij uitstek een complexe materie, voor mij als buitenstaander maar ook voor vele ondernemers die actief zijn in de logiessector.

Bovendien wijzigt de regelgeving zeer snel. Minister, u hebt al ingespeeld op het Logiesdecreet door een nieuw vrijstellingsbesluit te nemen. Maar op het terrein hoor ik verschillende signalen dat er onwetendheid is: moet die regelgeving Ruimtelijke Ordening dan niet meer, want het staat niet meer in het Logiesdecreet? Er komen ook vragen die erop duiden dat de regelgeving bij die mensen niet zo goed gekend is. Er zal een informatieronde komen met uitleg over het Logiesdecreet. Daar zal ook aan bod komen dat die regelgeving blijft bestaan. We zullen ook coaches inzetten.

Minister, bestaat er ergens een overzicht van alle regelgeving Ruimtelijke Ordening voor logiesuitbaters in de brede zin van het woord? Is het niet goed om dat overzicht op te maken en daar toch een belangrijke informatieronde mee te

houden? Kunt u een overzicht geven van de belangrijkste elementen als het gaat om het verhuren van een woning of appartement als vakantiewoning of B&B? We moeten aanmoedigen dat particulieren hun woning als logies verhuren, maar dat lijkt heel complex te worden. Als dat overzicht er is, is het goed om het ook mee te geven aan de coaches die op het terrein gaan.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Collega, als we duidelijkheid kunnen verschaffen, doen we dat bijzonder graag. Wat u zegt, klopt. In het vernieuwde Logiesdecreet staan geen specifieke bepalingen meer inzake ruimtelijke ordening. Vanuit Ruimtelijke Ordening zijn er wel een aantal vergunningsplichtige wijzigingen. Als je wonen wijzigt naar verblijfsrecreatie, heb je in principe een vergunning nodig. De bestemming van een gebouw heeft natuurlijk een impact.

Er zijn echter enkele uitzonderingen. Indien een woning deels ter beschikking wordt gesteld als gastenkamer of B&B is er geen stedenbouwkundige vergunning nodig indien voldaan is aan een aantal voorwaarden en er dus sprake is van een complementair verblijf – het is dus niet de hoofdactiviteit maar bijkomend –: het gebouw is gelegen in woongebied of in een daarmee vergelijkbaar gebied; de woonfunctie blijft behouden als hoofdfunctie; de complementaire functie verblijfsrecreatie beslaat een geringere oppervlakte dan de woonfunctie; de complementaire functie mag niet strijdig zijn met de voorschriften van stedenbouwkundige verordeningen, verkavelingsvergunningen, ruimtelijke uitvoeringsplannen, plannen van aanleg en verkavelingsvergunningen.

Indien een woning volledig of deels wordt verhuurd als vakantiewoning, gastenkamer of B&B kan dit zonder stedenbouwkundige vergunning op grond van artikel 7.3 van het vrijstellingenbesluit indien de woning hoofdzakelijk vergund is en als de tijdelijke functiewijziging een maximale duur heeft van vier periodes van dertig aaneengesloten dagen.

Indien men een vakantiewoning of B&B wenst onder te brengen in een hoofdzakelijk vergunde, niet verkrotte zonevreedde woning met inbegrip van bijgebouwen, gelegen in agrarisch gebied, kan dit onder bepaalde voorwaarden, die worden opgesomd in de bepalingen van artikel 4 van het besluit inzake functiewijzigingen. De complementaire functie dient betrekking te hebben op het gebruik als toeristisch logies en er kunnen maximaal acht tijdelijke verblijfsgelegenheden worden in ondergebracht, met uitsluiting van elke vorm van restaurant of café. Bij dergelijke aanvragen dient steeds voorafgaand advies aan Toerisme Vlaanderen te worden gevraagd.

Het is tamelijk technisch, maar er zijn mogelijkheden. Uit het partneroverleg met de gemeenten en het lerend netwerk dat we hebben (waaraan 700 participanten deelnemen), merken we dat er inderdaad vragen zijn over de concrete toepassing. Ruimte Vlaanderen zit samen met Toerisme Vlaanderen met de bedoeling het scherp te stellen en concreet te maken in een gemakkelijke, concrete handleiding zodat het voor de lokale besturen duidelijk is. Daaraan wordt nu de laatste hand gelegd en dan zal het worden verspreid.

De voorzitter: Mevrouw Coudyser heeft het woord.

Cathy Coudyser (N-VA): Minister, er zijn inderdaad regels waar iedereen zich moet aan houden, maar dan zijn er uitzonderingen, vrijstellingen en bepaalde voorwaarden. Het is dan ook zeer goed dat we zo'n handleiding hebben en dat dat samen met Toerisme Vlaanderen wordt uitgerold. De komende maanden zijn daarvoor cruciaal omdat Toerisme Vlaanderen en aanverwante toeristische sectoren op het terrein gaan om het nieuwe Logiesdecreet uit te leggen. Die vragen komen heel dikwijls aan bod. Ook de gemeenten zullen daarin een grote rol

spelen. Wie een logies plant, gaat meestal wel te rade bij de ambtenaren in de gemeente. Als de mensen daar de juiste uitleg kunnen krijgen, zijn ze al goed op weg gezet.

Het is ook de bedoeling dat de coaches die worden ingezet vanuit Toerisme Vlaanderen, de tools hebben om het op het terrein zo duidelijk mogelijk te maken.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Mevrouw Coudyser, u sprak over de vreemde eend in de bijt. Om in dierentermen te blijven, zeg ik dat we de kool en de geit niet moeten proberen te sparen om dan niets te hebben.

Ik ben een beetje in de war. In de vorige legislatuur heeft de minister van Toerisme een initiatief genomen om alle toeristische verblijven die zonder meer compatibel moesten zijn of conform ruimtelijke ordening ... Ik ken het toeristische verhaal niet voldoende, maar op een gegeven moment is gevraagd om normen voor ruimtelijke ordening te versoepelen.

Dat is gelukkig niet gebeurd. Er is toen gezegd dat die conformiteit van ruimtelijke ordening er niet hoeft te zijn vanuit toerisme. Daardoor vraagt men zich nu soms af wat men wel en niet moet hebben. Indien die twee gekoppeld waren, was er absolute duidelijkheid geweest. Ik begrijp echter dat de sector daar geen vragende partij voor was. We moeten daar effectief keuzes maken tenzij we vandaag opnieuw vragen naar die ruimtelijkeorderingsconformiteit vanuit toerisme. Dan zitten we echter opnieuw met dezelfde problemen als tijdens de vorige legislatuur. In die zin ben ik een beetje verward door uw vraag.

De voorzitter: Mevrouw Coudyser heeft het woord.

Cathy Coudyser (N-VA): Mijnheer Ceyskens, het is duidelijk dat we binnen het Logiesdecreet focussen op kwaliteitsveiligheid, maar dat het niet meer de bedoeling is om alles wat al bestaat binnen de regelgeving ruimtelijke ordening, te herhalen in de regelgeving toerisme. Dat betekent niet dat men niet meer moet voldoen aan die regelgeving ruimtelijke ordening, want dat is de verwarring die is ontstaan op het terrein. Het is goed dat men blijft herhalen dat men niet zomaar aan een toeristisch logies kan beginnen zonder bijvoorbeeld een bouwvergunning. Men moet ook blijven voldoen aan alle fiscale en andere regelgeving. De vereenvoudiging betreft vooral de administratieve rompslomp. Men gaat van zeven naar drie documenten die niet meer moeten worden doorgestuurd naar Toerisme Vlaanderen. Het is voldoende dat men ze in het logies kan voorleggen wanneer er inspectie of een coach langskomt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bart Nevens aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de gemeentelijke omgevingsambtenaar en de mogelijkheden voor intergemeentelijke samenwerking (IGS) – 530 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lydia Peeters

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): De voorbije zestien jaar vervulde de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar (GSA) een belangrijke functie binnen de lokale besturen. Als deskundige op het vlak van ruimtelijke ordening adviseerde hij de

schepencolleges over bouw- en verkavelingsaanvragen en over gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. De GSA was onmisbaar binnen de vele colleges.

Gemeenten kunnen al enkele jaren samen via een intergemeentelijke samenwerking (IGS) deskundige ambtenaren aantrekken om de steeds complexere regelgeving op het vlak van ruimtelijke ordening onder de knie te krijgen en kwalitatieve vergunningsbeslissingen te kunnen nemen. Dat is wat de burger van een gemeentebestuur verwacht.

Waar een intergemeentelijke GSA in 2014 nog onbestaande was, waren er begin 2015 volgens een antwoord op mijn schriftelijke vraag toch al drie. Ik heb het even in de gaten gehouden en tijdens de voorbije maanden vastgesteld dat er verschillende vacatures waren voor stedenbouwkundig ambtenaren via een IGS, gespreid over heel Vlaanderen. Er waren vacatures in de regio's Gent, Kortrijk en in uw regio, minister. Het ging over een drietal gemeenten waaronder Lovendegem.

Vanaf 23 februari zal de situatie grondig veranderen met de inwerkingtreding van het Omgevingsvergunningsdecreet. Vanaf dan zal elke gemeente verplicht zijn om minstens een omgevingsambtenaar aan te wijzen in de gemeenteraad. Om de decretaal vereiste deskundigheid op beide domeinen – ruimtelijke ordening en milieu – te hebben, kan de gemeente kiezen of zij een of meerdere personen aanstelt. Het kan dan gaan over de milieuambtenaar en over de stedenbouwkundig ambtenaar, of over een van beide. Ook hier kan de gemeente een beroep doen op eigen personeel of personeel van een IGS.

In de aanloop naar de inwerkingtreding van een omgevingsvergunning lijken de gemeenten de weg naar IGS te hebben gevonden.

Minister, zijn er effectief meer gemeenten die een IGS opstarten met betrekking tot stedenbouwkundige ambtenaren? Over hoeveel gemeenten gaat het?

Zijn er ook gemeenten die momenteel een beroep doen op een IGS voor het aantrekken van voldoende deskundigheid op het vlak van milieu? Over hoeveel gemeenten gaat het?

Wordt u of uw administratie soms geconsulteerd door gemeenten in verband met de invulling van de functie van GSA, milieuambtenaar of omgevingsambtenaar? Is er een standaardantwoord door bijvoorbeeld te verwijzen naar een bepaalde website of wordt elke vraag individueel beoordeeld? Worden er ook vragen naar de mogelijkheden van IGS gesteld?

Is deze evolutie een voorbode voor de aanwerving van een omgevingsambtenaar in het vooruitzicht van de omgevingsvergunning?

Acht u het nuttig om de aanwerving van een omgevingsambtenaar via intergemeentelijke samenwerkingsverbanden te stimuleren en te faciliteren? Zo ja, op welke manier denkt u dat dit mogelijk is?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Ik heb geen exacte cijfers. Wij houden niet systematisch al die vacatures bij, maar blijkbaar hebt u zelf wel een overzicht van de gepubliceerde vacatures.

Het decreet Omgevingsvergunning voorziet in een overgangsbepaling waarin staat dat personen die op 27 november 2015 aangesteld waren als gemeentelijk stedenbouwkundige ambtenaar en die houder zijn van een diploma dat toegang geeft tot niveau A, B of C, worden geacht als gemeentelijke omgevingsambtenaar te zijn aangewezen. Op die manier wordt gezorgd voor de nodige continuïteit

vertrekkend vanuit de huidige situatie. De bevoegdheid van de gemeentelijke secretaris zal eveneens in de overgangssituatie worden doorgetrokken, maar is beperkt tot achttien maanden na inwerkingtreding van het decreet.

Met de inwerkingtreding van de omgevingsvergunning zijn de gemeenten ontvoegd. Er werden vormingstrajecten voor de lokale ambtenaren opgezet. Tijdens de vele partneroverlegmomenten, de lokale atria enzovoort is er altijd op gewezen dat intergemeentelijke samenwerking een manier is om meer deskundigheid in huis te halen. Er is bovendien een subsidieregeling uitgewerkt voor de gemeenten die instappen.

Momenteel zijn er geen plannen om subsidies te verlenen voor de aanwerving van een intergemeentelijke omgevingsambtenaar. Het schaalvoordeel door te werken via een IGS lijkt mij, zeker voor kleinere gemeenten, zo groot te zijn dat bijkomende stimuli niet nodig zijn.

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Minister, stedenbouwkundig ambtenaar is vandaag een knelpuntenberoep. Zij liggen goed in de markt, zowel binnen de private sector als bij de gemeenten. Vooral de kleinere gemeenten hebben het moeilijk om de juiste persoon op de juiste plaats te vinden. Ik hoop dat we niet verzeilen in het vroegere systeem waarbij men werd geconfronteerd met een leemte. Dit wordt een belangrijke functie binnen de gemeentelijke context van de omgevingsvergunning.

U hebt gezegd dat er in het verleden subsidies waren: als ik me niet vergis, gaat het over 40 procent van de loonkost voor mensen die rechtstreeks via een gemeentebestuur werden aangeworven en 60 procent van de loonkost via een IGS. Het zou interessant kunnen zijn om die afweging te maken in het kader van zo'n omgevingsambtenaar. Het is een uitdaging om voldoende mensen op die plaatsen te krijgen zodat die expertise in het kader van de omgevingsvergunning behouden blijft. Ik pleit voor het uitwerken van een dergelijke regeling voor een omgevingsambtenaar.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: De huidige regelgeving met die subsidie blijft behouden, maar we gaan er niet nog iets bovenop doen. Met uw eigen pleidooi toont u aan dat een tegemoetkoming in het loon het probleem van het knelpuntenberoep niet oplost. Zelfs als we voor 100 procent betoelagen, zal dat nog altijd een knelpuntenberoep blijven.

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Ik ben blij te horen dat die subsidie behouden blijft, of het nu gaat over een stedenbouwkundig of over een omgevingsambtenaar. Die tegemoetkoming loopt over een periode van vier jaar, ik hoop dan ook dat via andere kanalen stimulansen kunnen worden gegeven om het beroep van omgevingsambtenaar te promoten en ervoor te zorgen dat we voldoende expertise behouden bij de gemeenten, ook de kleinere gemeenten. IGS is een goede manier om de nodige expertise in huis te halen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over een wolvenplan voor Vlaanderen – 537 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Bart Nevens

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Onafhankelijke): Minister, een eventuele terugkeer van de wolf is iets wat ons intrigeert, zowel voorstanders als tegenstanders, maar het roept ook een aantal vragen en bezorgdheden op.

Een eventuele terugkeer van de wolf is al meermaals aan bod gekomen in de media en in het parlement. Onlangs heeft Waals minister van Natuur René Collin aan de hand van een aantal geloofwaardige verklaringen bevestigd dat de wolf na 118 jaren van afwezigheid opnieuw zijn weg heeft gevonden naar ons land. Zeker jonge wolven kunnen in korte tijd enorme afstanden afleggen. Als hij dus in Wallonië is gespot, bevindt hij zich wellicht op loopafstand van Vlaanderen.

De wolf is een door de Habitatrictlijn Europees beschermde diersoort. Enkele maanden geleden – toen was het allemaal nog bijzonder theoretisch – werd de wolf ook strikt beschermd volgens het Vlaamse Soortenbeschermingsbesluit, onder meer op aandringen van de natuursector.

We hebben in Vlaanderen niet echt een plan of een visie rond wat we kunnen of moeten doen als die wolf zich meer en meer in onze regio begint te bevinden. Wat doe je bijvoorbeeld als je zo'n dier tegenkomt? Welke vergoedingscriteria zijn er bij eventuele schade? In Nederland staat men daarin al een heel stuk verder. Ik heb het Nederlandse wolvenplan eens opgezocht, en dat blijkt zelfs al een 2.0-versie te zijn. Die hebben een Wolvenbureau, een lijst van protocollen die moeten worden gevolgd – om maar te zeggen dat in Nederland alles in gereedheid staat om de wolf te verwelkomen.

In Vlaanderen zijn we zo ver nog niet, en waarschijnlijk is dat ook niet nodig, minister. Ik pleit voor alle duidelijkheid niet voor het stimuleren van de terugkeer van de wolf of een reusachtig wolvenplan, maar we mogen toch een beetje voorbereid zijn, een beetje meer dan vandaag. We zien die wolf immers meer en meer in onze buurlanden. Denk maar aan Nederland en de voorbereidingen daar, maar ook in Frankrijk en in Duitsland, en nu dus ook in Wallonië. Minister, wat gaat u nu doen voor de wolf in Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Collega Sanctorum, we hebben misschien geen twee wolvenplannen zoals in Nederland, maar we hebben wel geanticipeerd op de komst van de wolf. In het Soortenbesluit, dat is aangepast op 17 juni 2016, hebben we de wolf expliciet opgenomen als beschermde soort. We hebben hem zelfs opgenomen in categorie drie, de hoogst mogelijke beschermingsstatus in Vlaanderen. Wat dat betreft, zijn we dus goed voorbereid.

Wat de kwestie van eventuele schade betreft: als beschermde soort is de wolf gevat door artikel 52 van het Natuurdecreet. Daarin wordt voorzien in een rechtsbasis voor het vergoeden van belangrijke en aantoonbare schade. Dat is verder uitgewerkt in het Soortenschadebesluit. In dat besluit is de hele procedure uitgelegd die moet worden gevolgd.

Er kan dus worden geconcludeerd dat op dit moment al een groot deel van het wettelijke kader bestaat in Vlaanderen met betrekking tot zowel de bescherming

van de wolf als de eventuele gevolgen daarvan. Hoewel de mogelijkheden in het sterk verstedelijkte Vlaanderen voor een natuurlijke populatie wolven beperkt zijn, valt, gezien de opmars van de soort in West-Europa, een sporadisch doortrekkende wolf of dwaalgast de komende jaren ook in Vlaanderen niet uit te sluiten. Mijn administratie volgt de situatie op. Indien de frequentie en de nabijheid van dwaalgasten bij ons zou toenemen, dan zullen wij uiteraard sensibiliseren en ook duidelijk maken dat de mens niets hoeft te vrezen, omdat het hier om een mensenschuwe soort gaat. Ik laat mijn diensten alvast de nodige voorbereidingen treffen.

Op basis van de huidige gegevens en kennis acht ik het niet opportuun om daar nu een actieve communicatiecampagne rond op te starten. Er zijn heel wat andere zaken waar communicatie rond gebeurt en die vaak wat urgenter zijn. In dit geval is het niet nodig. Ik heb al een paar keer, ook in de pers, herhaald dat er geen enkel gevaar is en dat mensen zeker niets hoeven te vrezen van een wolf in Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Onafhankelijke): Bedankt voor uw antwoord, minister. Ik pleit voor alle duidelijkheid niet voor een actieve communicatie die u zou moeten opzetten. Ik pleit ook niet voor een plan zoals dat in Nederland werd opgesteld en dat inderdaad zeer ver gaat.

Toch kan ik mij niet van de indruk ontdoen dat we in Vlaanderen iets beter voorbereid moeten zijn dan vandaag. De wolf heeft enkele maanden geleden inderdaad de hoogste beschermstatus gekregen via het Soortenbesluit. Er is een schaderegeling via het Schadebesluit. Er zijn een aantal wettelijke stappen ondernomen. Maar u gaat ervan uit dat die wolf alleen maar aanwezig zal zijn als een sporadische dwaalgast. Volgens de input die ik krijg, onderschat u echter de mogelijkheid van een aanwezigheid van de wolf in Vlaanderen. Het zou wel eens meer kunnen zijn dan iemand die in de verte een wolf heeft gespot, waarna we er nooit meer iets van horen. Het zou wel eens een stukje verder kunnen gaan.

Los van die wettelijke voorbereidingen denk ik dat er toch een ophijsting zou moeten zijn van mogelijke maatregelen, of zelfs een voorbereiding op een aantal scenario's. Ik verwacht niet dat hier plots honderden roedels zullen rondtrekken in de Wetstraat of de Hertogstraat, maar het zou wel iets meer kunnen zijn dan die eenmalige dwaalgast. Er zijn bijvoorbeeld preventieve maatregelen die genomen moeten worden. We kunnen er toch op zijn minst eens over nadenken wat die preventieve maatregelen kunnen zijn? Vandaag hebben we daar geen enkele voorbereiding op.

Ik herhaal dat er geen grootse plannen nodig zijn, geen grote paperassen of administratieve rompslomp, maar toch iets meer voorbereiding dan de wettelijke regeling die vandaag bestaat.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over asbesthoudende daken – 536 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Bart Nevens

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Minister, de Vlaamse Regering gaf eind oktober 2014 haar goedkeuring aan de opstart van een asbestafbouwbeleid door de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM), dat ervoor moet zorgen dat

Vlaanderen tegen 2040 asbestvrij is. Momenteel lopen enkele proefprojecten van OVAM, onder andere een project voor de verwijdering en vervanging van asbestdaken. De bedoeling is om tegen 2018 met een definitief asbestafbouwplan van start te gaan.

Het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) bracht eveneens een brochure uit, 'Asbest in en om het huis', waarin richtlijnen worden opgenomen over hoe veilig om te gaan met asbesthoudend materiaal. Er is geen verplichting om thuis asbesthoudend materiaal te verwijderen als het zich in goede staat bevindt, maar asbesthoudende daken, de gekende golfplaten of leien in asbestcement kunnen op korte termijn natuurlijk wel verweren of beschadigd worden, waardoor het waarschijnlijk veiliger is om die te laten verwijderen. In de brochure wordt er nadrukkelijk op gewezen dat zelf golfplaten of leien verwijderen niet aan te raden is. Burgers kunnen daarvoor een beroep doen op een erkende asbestverwijderaar. Die laatste gaat naar verluidt ook niet steeds even nauwgezet of voorzichtig te werk, waardoor asbestvezels vrijkomen en wegwaaien.

Naast het verwijderen is er ook het reinigen. Mensen gaan zelf aan de slag met een stalen borstel of een hogedrukreiniger om mos en vuil op de vaak verweerde asbestplaten te verwijderen, ofwel laten ze dat doen. In elk geval komen er door die bewerking ook asbestvezels in het milieu terecht.

Minister, bent u van mening dat ook het reinigen van daken gevaarlijk kan zijn voor de verspreiding van asbestvezels? Is daar een beleidsstandpunt over? Wordt er volgens u voldoende werk gemaakt van de sensibilisering van de burgers op dat vlak? Zijn er naast de brochure van LNE nog andere acties die de burger attent maken op de gevaren van asbest in en om het huis?

Wat is de stand van zaken van het proefproject van OVAM met betrekking tot de verwijdering en het vervangen van asbestdaken? Zijn er concrete aandachtspunten tijdens het project naar boven gekomen die volgens u een vertaling moeten krijgen in het beleid?

Tegen 2018 zou uw definitieve asbestafbouwplan klaar zijn. Kunt u wat meer toelichting geven over hoe het voorbereidingstraject tot aan 2018 er verder uit zal zien? Worden er nieuwe proefprojecten opgestart?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Collega, er zijn heel duidelijke bepalingen in de wetgeving. Volgens de milieuwetgeving – een Vlaamse bevoegdheid – is het verboden om asbestdaken en -gevels te reinigen met een hogedrukreiniger. Dat staat ook nog eens in de federale arbeidswetgeving.

Hoe maken we dat bekend aan de bevolking? Dat staat in de brochure 'Asbest in en om het huis', die massaal wordt verspreid en geregeld wordt geüpdatet. De brochures worden onder andere verspreid via de lokale besturen. Als je bijvoorbeeld om een vergunning gaat in je gemeentehuis, of je gaat om een nieuwe identiteitskaart, vind je die folders daar ook. Er wordt ook ingezet op verschillende beurzen, zoals de BIS-beurs (bouw- en inspiratiesalon) en andere activiteiten.

Er is ook een website. Op www.asbestinfo.be wordt uitvoerig aandacht besteed aan de risico's, ook wat betreft de asbestdaken. Via het contactformulier ontvangt OVAM ook meldingen van het reinigen van asbestdaken, waarna ook altijd handhavingdossiers worden opgesteld.

Het is natuurlijk even cruciaal dat de toezichhoudende ambtenaren bij de lokale besturen ook adequaat optreden. OVAM lanceerde dit jaar drie bijkomende initiatieven om lokale besturen daar nog beter over te informeren. Er is een

specifieke leidraad opgemaakt voor de handhaving door lokale besturen. Daaraan flankerend geeft OVAM lokale besturen ondersteuning bij asbestincidenten. Ze kunnen dat doen via een raamcontract met een deskundige die dan ter beschikking staat. Periodiek organiseert OVAM ook algemene opleidingen rond asbest voor medewerkers van lokale besturen. OVAM bekijkt ook of er voor 2017 nog bijkomende acties kunnen gebeuren voor bedrijven die zich toeleggen op het reinigen.

In het proefproject voor verwijdering en vervanging van asbestdaken op het grondgebied van IVAREM (Intergemeentelijke Vereniging voor duurzaam Afvalbeheer regio Mechelen) waren er 310 aanmeldingen. De vrijwillige interesse bij bewoners van de deelnemende steden en gemeenten is dus zeer groot. OVAM stelde samen met IVAREM een samenkoopformule op. Het gaat om een consortium van een erkend asbestverwijderaar en drie dakaannemers. Op dit ogenblik worden plaatsbezoeken uitgevoerd bij de 310 deelnemers.

Binnen de reeds afgelegde trajecten komen een aantal aandachtspunten naar voren. Voor het aanstellen van de aannemer stelden OVAM en IVAREM een uitgebreid standaardbestek op. In het bestek werden duidelijke richtlijnen opgelegd om op een correcte en veilige manier te werk te gaan. In de praktijk gebeurt dat niet altijd volgens de regels, hoewel ze duidelijk in de regelgeving staan. Daarnaast stelden OVAM en IVAREM een deskundige in asbest en bouw aan, om een steekproefcontrole uit te voeren op die correcte uitvoering.

Grotere dakaannemers schreven niet in op die grote offerte vanwege het project-inherente toezicht op de correcte uitvoering en de media-aandacht. Kleinere dakaannemers ondervonden een inschrijvingsdrempel vanwege de omvang van de projectregio. Dat werd tijdens de aanbestedingsprocedure nog bijgestuurd, door de projectregio onder te verdelen. Tot slot gaven alle dakaannemers aan de interesse in het proefproject onderschat te hebben. Zij hadden dus gedacht dat er minder interesse zou zijn. In de toekomst zal dus een minder rigide technische meetstaat worden gehanteerd zodat ook kleinere dakaannemers aan de voorwaarden voldoen.

Naar aanleiding van de Belgian Roof Day van 25 november lanceerde OVAM in samenwerking met de Vlaamse Confederatie Bouw een brochure, gericht aan professionele dakaannemers. Op die manier moet de juiste werkwijze in de daksector een standaardpraktijk worden.

Ook in de gemeente Merksplas, waar samen met de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen (IOK) een soortgelijk initiatief voor verwijdering werd gelanceerd, is de interesse voor inschrijving bijzonder groot.

Het voorbereidingstraject voor het asbestafbouwplan bestaat uit drie grote onderdelen. Het eerste onderdeel is het goedkeuringstraject van de aansturende regelgeving in het Materialendecreet. Het tweede onderdeel omvat de verdere uitvoering en evaluatie van de lopende proefprojecten en de uitrol van nog enkele aanvullende proefprojecten. Het derde onderdeel onderzoekt de mogelijkheden om bestaande fiscale, maar ook prefinancierende instrumenten binnen woonbeleid, woonfiscaliteit en energierenovatie te verbreden ter ondersteuning van een globaal, duurzaam renovatiebeleid. We moeten dus niet alleen focussen op energie, maar bijvoorbeeld ook met asbest rekening houden in dat geheel.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Minister, dank u voor uw uitvoerige antwoord. U zegt dat er veel informatie wordt verspreid, niet alleen over het verwijderen maar ook over het reinigen. Toch heb ik het gevoel dat niet iedereen het goed beseft. Ik zou zeggen: doe zo voort. We moeten blijven sensibiliseren en uitleggen hoe het allemaal zit. De ouderen hebben vroeger allemaal wel met asbestplaten gewerkt

alsof er niets aan de hand was. Ze gingen die ook met een slijpschijf te lijf. De heer Tobback hoort het nu in Keulen donderen, natuurlijk. Ook met een hogedrukreiniger, enzovoort. De gewone mensen weten nog niet altijd dat het gevaarlijk is.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, dank u voor het antwoord. Het moet de ultieme doelstelling zijn dat we tot een asbestvrij Vlaanderen komen. Vooraleer het zover is, zal er nog heel wat water naar de zee vloeien, vrees ik.

Ik deel de bezorgdheid van de vraagsteller. Ik heb er een bijzondere gevoeligheid voor. Ik loop heel vaak rond in Limburg en daarbuiten, en ik zie, vooral daarbuiten, heel wat verweerde asbestdaken. Een jaar later zie ik dan dat een aantal van die daken gereinigd zijn. Ik vraag mij dan af op welke manier dat gebeurt is. Dat is anekdotiek, maar ik stel toch vast dat het gebeurt op een grotere schaal dan wij denken of durven toe te geven.

Ik begrijp dat de wetgeving allicht goed in elkaar zit, maar de handhaving laat soms wat te wensen over. Ik denk niet dat er veel slechte wil aanwezig is. Maar ik denk wel dat, zoals de heer Vandaele zegt, mensen vaak niet weten wat er aan de hand is.

Ik wil in het bijzonder de aandacht vragen voor twee specifieke aspecten, naast deze die de heer Vandaele heeft genoemd. Het reinigen van de daken vind ik een groot probleem, vooral wanneer dit gebeurt in de zomer, wanneer kinderen in een drukke buurt buiten spelen. Ook bij het plaatsen van zonnepanelen worden heel vaak asbestleien daken of zelfs golfplaatdaken doorboord, of er wordt een stuk afgesneden alsof er niets aan de hand is. Dat vind ik ook frappant. Het grootste probleem lijkt mij te liggen bij de landbouwbedrijven. Je hebt heel vaak oude schuren met asbest golfplaten die ooit eens aangepakt moeten worden. Die zien er jaar na jaar slechter uit, tot de schuur invalt. Wat er dan mee gebeurt, daar hebben we het raden naar. Het is vaak bric-à-bracwerk. De mensen trekken zich uit de slag en ruimen dat zelf op. Maar dat is zelden een goed idee.

Ik heb in het verleden nog een vraag gesteld over het toevoegen aan de woningpas van een asbestregister, of een soort asbestinventarisatie. Zo zouden de mensen toch een instrument hebben om te weten waar ze aan toe zijn wanneer ze een woning kopen. Dat is momenteel helemaal niet het geval. Vaak kopen de mensen op dat vlak een kat in een zak.

Ook het ontzorgingstraject vind ik heel belangrijk. Minister, u hebt een paar voorbeelden gegeven van waar dat gebeurt. Ik denk dat we dat op grote schaal moeten aanbieden. Als mensen zelf aan de slag moeten, weten ze helemaal niet goed hoe ze dat moeten aanpakken. Vaak zijn de prijzen zeer uiteenlopend. Ik heb voorbeelden van prijzen die – laten we hopen voor de beste – tien keer hoger liggen dan de slechtste. Die dingen kunnen toch niet? Het kan toch niet zijn dat iemand voor hetzelfde werk tien keer meer vraagt dan iemand anders? Ik durf dus aan te nemen dat er mensen op de markt zijn die dat op een malafide manier doen, of alleszins op een niet-conforme manier.

De vraag is hoe we Vlaanderen asbestvrij kunnen maken op een zo risicoloze manier. Het moet risicoloos zijn voor de arbeiders die het uitvoeren, voor de omgeving en voor de eigenaars. Dat is de algemene vraag. Specifiek vraag ik naar de ontzorging en naar de woningpas.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Onafhankelijke): Ik blijf mij zorgen maken over de asbesttoepassingen. Het is duidelijk dat het wettelijk allemaal

kristalhelder is. Er zijn allerlei maatregelen getroffen. Maar de praktijk verloopt helemaal anders. De politieke verantwoordelijkheid geldt ook voor wat er in de praktijk gebeurt.

Het voorbeeld werd gegeven van de vaste asbesttoepassingen, zoals de daken, het reinigen en verwijderen van onderdelen. Maar ik maak mij nog veel meer zorgen over de losse asbesttoepassingen. Ik denk dat iedereen wel mensen kent die aan het renoveren zijn. Als jonge mensen in hun kelder een asbestkoord vinden, dan is het meest gebruikelijke gevolg dat ze het zelf wegnemen. Misschien weten ze zelfs dat het asbest is en dat ze moeten opletten.

Het is niet enkel een kennisprobleem. De financiële drempel om een erkende verwijderaar aan te trekken, is veel te hoog. Het gaat echt om heel grote bedragen. Minister, ik hoop dat u daar in uw asbestafbouwplan voldoende rekening mee houdt. Ik ben blij dat er veel meer gebeurt dan enkele jaren geleden. Toen leek mij dat hier vaak een dovemansgesprek. De discussie of er nu ja of nee iets moet gebeuren met het asbest in Vlaanderen is voorbij. Dat is een goede zaak. Maar, minister, ik hoop dat we afraken van de situatie waarin mensen eigenlijk hun leven riskeren wegens een financiële drempel. Dergelijke drama's moeten we te allen tijde vermijden.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Collega's, iedereen deelt hier dezelfde bezorgdheid. We kunnen niet zeggen dat er in het verleden geen aandacht voor was. Het eerste asbestactieplan dateert van 2006. Er is dus wel degelijk ook in het verleden al een visie rond ontwikkeld.

Ik denk dat iedereen hier zegt en toegeeft dat het wettelijke kader goed in elkaar zit. Er is de milieuregelgeving, en er is de arbeidswetgeving. De controle is zeer belangrijk. Daarom is dat prioritair, voor de arbeidsinspectie maar ook voor onze diensten. Vaak zien de lokale handhavers dat er iets fout is. Daarom focussen we op betere opleidingen. Als zij zien dat er iets niet conform de wet is, kan daar dan ook krachtdadig tegen opgetreden worden.

Een van de prioritaire doelgroepen van het asbestactieplan is de landbouw omdat daar nog heel veel asbesttoepassingen zijn uit het verleden. De gezamenlijke aanbesteding wordt daar uitgerold. Dat is een van de elementen om in die ontzorging financieel tegemoet te komen aan individuele mensen die worden geconfronteerd met een asbestsituatie in hun huis of hun eigendom.

Uiteraard wordt dat geïntegreerd in de woningpas. Ik heb dat ook zo gezegd. Als de inventarisatie is afgerond, wordt deze geïntegreerd in de woningpas. Dan kun je inderdaad met een paar klikken vaststellen of er toepassingen zijn. We zullen dat niet voor elke woning tot in detail kunnen vaststellen. Dat is ook niet realistisch. Maar we moeten blijven inzetten op het zelf herkennen en detecteren van dergelijke toepassingen. Ook dat is een 'work in progress', dat telkens weer beter zal functioneren.

Het actieplan verloopt in fasen. Maar we zitten ondertussen niet stil. We hebben al de proefprojecten die op het terrein lopen. Dat werkt aanstekelijk. We zien dat er steeds meer gezamenlijke saneringen zijn. Uiteraard blijven wij inzetten op kennis van de praktijk en op het veilige verloop. Op dat vlak zullen wij de inspanningen voortzetten en overall zoveel mogelijk verspreiden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het onderzoek van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) naar alternatieve broedlocaties voor meeuwen en de nieuwe beheerregeling voor de meeuwenpopulatie – 540 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Bart Nevens

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Minister, dit is een vervolg op een eerdere vraag.

Naar aanleiding van de presentatie van het rapport van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) over de meeuwenpopulatie in Vlaanderen, stelde ik op 4 oktober 2016 een vraag over de mogelijke alternatieve broedlocaties voor de mantel- en zilvermeeuwen. U gaf toen aan dat de problematiek van de broedende meeuwen en een alternatieve broedlocatie in een ruimere Vlaamse context moet worden bekeken, mede door de havenontwikkeling in Zeebrugge en de aanwezigheid van de vos. Daardoor is de eerste zoektocht naar alternatieve locaties niet meer bruikbaar.

Vervolgens werd aan het INBO nogmaals gevraagd om na te gaan hoe groot een alternatief broedgebied voor de resterende populatie moet zijn. Het advies van het INBO werd in de zomer opgeleverd en op basis daarvan vond een geactualiseerde screening van de kustzone plaats. Daarbij ligt de focus niet langer op de verplaatsing van de resterende kolonie meeuwen in de voorhaven van Zeebrugge, maar eventueel ook op andere zones. In uw antwoord gaf u tot slot mee dat, en ik citeer: "Het nieuwe plan beoogt duurzame locaties te vinden waar de meeuwenkolonies kunnen broeden en zo weinig mogelijk overlast veroorzaken. De andere acties, die reeds in het ontwerp van beheerregeling voor de meeuwen aan de kust waren opgenomen, kunnen in een beheerregeling voor Vlaanderen worden hernomen. Die acties, zoals de stimulering van een meeuwvriendelijke inrichting van platte daken, zijn positief voor de meeuwen."

Minister, wat zijn de resultaten van de screening door het INBO betreffende de alternatieve broedlocaties voor meeuwen?

Welke concrete acties zullen worden opgenomen in de nieuwe Vlaamse beheerregeling voor de meeuwenpopulatie?

Welke timing hebt u voor ogen voor de invoering van de Vlaamse beheerregeling?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mijnheer Vandaele, deze problematiek is hier inderdaad al af en toe aan bod gekomen.

Het INBO heeft in juli 2016 het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) geadviseerd over de ecologische randvoorwaarden voor broedgebieden van zilvermeeuw en kleine mantelmeeuw. In dat advies werd gesteld dat, gegeven de huidige dichtheden die in Zeebrugge worden behaald, een oppervlakte van 15 hectare met geschikte habitat een voorzichtige indicatie is om 1920 broedparen kleine mantelmeeuw en daarmee ook de huidige Zeebrugse populatie zilvermeeuw te herbergen – zonder Logiesdecreet.

Hierop werd aan het INBO geen geactualiseerde screening van de kustzone gevraagd. Wel raadde het genoemde advies aan om de huidige grondbroedende populatie in de haven van Zeebrugge te behouden, de bestaande daken te

optimaliseren en resterende braakliggende terreinen in de haven in te richten om aan de instandhoudingsdoelstelling van de kleine mantelmeeuw te voldoen. Vernietiging van of verstoring in de huidige broedterreinen in Zeebrugge werd afgeraden wegens de mogelijke toename van de bestaande maatschappelijke overlast die de uitzwermende meeuwen kunnen veroorzaken.

Het ANB geeft aan dat een screening van de kustzone voor alternatieve broedlocaties zal plaatsvinden in het kader van de nieuwe Vlaamse beheerregeling, die door het ANB zal worden gecoördineerd. Rekening houdend met de beschikbare mensen en middelen bij het ANB zal dit traject medio 2017 worden opgestart. Het voornoemde INBO-advies zal de basis vormen voor deze screening.

Het traject voor de nieuwe Vlaamse beheerregeling voor de meeuwenpopulatie wordt een intensief, participatief proces waarvoor het moeilijk is om een timing van invoering voorop te stellen. De Vlaamse beheerregeling moet een duurzaam kader scheppen voor een gunstigere staat van de grote meeuwenpopulaties. Ik streef ernaar om dat zo snel mogelijk te doen. Ik heb dat zo ook gezegd aan het Agentschap voor Natuur en Bos. Ik hoop dat ze er snel werk van kunnen maken, rekening houdend met inspraak en participatie.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Minister, als ik samenvat, zegt u dat we nog even geduld moeten hebben, tot 2017 wanneer het ANB er echt mee aan de slag gaat en het wordt ingepast in de nieuwe beheerregeling.

U zegt ook dat we inzetten op het inrichten van braakliggende terreinen. Ik neem aan dat dat in de haven is? Ziet u daar nog winst? We weten natuurlijk dat eigenaars en beheerders van die terreinen niet altijd even coöperatief zijn om broedende meeuwen op te nemen. Ziet u echt mogelijkheden? Is dit een oplossing of gebeurt dit tegen de zin van zeer veel beheerders van terreinen en zal het eigenlijk niet echt tot resultaten leiden?

Minister Joke Schauvliege: Collega Vandaele, u stelt een terechte vraag over de braakliggende terreinen en of daar mogelijkheden liggen. Men is aan het werken op de verschillende leidingenstraten. In de haven liggen veel stroken waarop niets kan gebeuren omdat er leidingen lopen. Men probeert daar nu op te focussen om de populatie een thuis te geven.

Wilfried Vandaele (N-VA): Het gaat ook over gasleidingen. Ik hoop dat er niets misloopt, anders zijn er geen meeuwen meer.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de strategische visie 2040 van Brussels Airport Company en de gevolgen voor de Vlaamse Rand

– 554 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Katia Segers aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de vluchtroutes van de luchthaven van Zaventem

– 553 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van An Moerenhout aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over maatregelen inzake leefbaarheid voor omwonenden van de luchthaven van Zaventem

– 596 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Bart Nevens aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over een samenwerkingsakkoord voor de luchthaven van Zaventem

– 573 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lydia Peeters

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gwenny De Vroe (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, het dossier van de luchthaven is de voorbije twee weken ook in de plenaire vergadering besproken. Het ging toen vooral over de uitbreiding van de luchthaven en de geluidsnormen. Door de recente ontwikkelingen en het belang van dit dossier is het toch belangrijk om er in deze commissie even diepgaander op in te gaan.

Er zijn ook recente ontwikkelingen. Denk maar aan het belangenconflict – waarover we het in de plenaire vergadering ook hebben gehad –, dat door de Vlaamse Regering werd ingediend tegen een beslissing van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om vanaf 1 januari 2017 een nultolerantie in te voeren tegen vliegtuigen die de Brusselse geluidsnormen overschrijden. Door dat belangenconflict belandt het dossier op de tafel van het Overlegcomité tussen de Federale Regering en de deelstaten waardoor het dan gedurende 60 dagen wordt bevroren en op 1 januari niet in werking zal kunnen treden.

In Terzake van vorige vrijdag zijn uitspraken gedaan – wat ik persoonlijk betreur en onbegrijpelijk vind – dat de luchthaven misschien zal moeten verhuizen naar een andere locatie. De Brusselse minister van Tewerkstelling en Economie deed deze uitspraken.

Luchthavens zijn uitgegroeid tot een van de belangrijkste groeimotoren voor de economieën van de 21e eeuw. Brussels Airport Company heeft een strategische visie 2040 uitgewerkt. We kregen allemaal die mooie brochure in de bus. Niet alleen het aantal jobs in Zaventem zal verdubbelen, maar ook het aantal reizigers. Met deze ambitie volgt Zaventem de internationale uitbreidingstrend bij zowat alle grote luchthavens in Europa.

Volgens Brussels Airport Company zijn er slechts twee opties om de luchthaven en de capaciteit uit te breiden: ofwel wordt een taxibaan, 25L, verlengd, ofwel een bijkomende landingsbaan. Beide opties zouden een gelijkmatige capaciteit garanderen, aldus Brussels Airport Company.

De gemeenten rond de luchthaven vrezen dat de leefbaarheid van hun inwoners nog verder bedreigd zal worden en vrezen hierbij een toename van de geluidshinder en

eventuele onteigeningen. Brussels Airport Company benadrukt dat het aantal omwonenden dat geluidshinder kan ondervinden tegen 2040 bijna zou halveren tegenover 2015, omdat de geluidshinder de voorbije jaren reeds sterk is afgenomen door stillere vliegtuigen. Naast de geluidshinder, dient men ook rekening te houden met de bijkomende uitstoot van de vliegtuigen.

Brussels Airport Company heeft gekozen voor open dialoog via een overlegforum 'Forum 2040' dat zal worden opgericht met een zestigtal deelnemers. Brussels Airport Company benadrukt in haar toekomstvisie dat ze de economische ontwikkeling met respect voor het milieu en de omwonenden van de luchthaven, tot doel heeft.

Dit alles benadrukt nogmaals het belang van een federale Vliegwet en samenwerkingsakkoord. Het economisch potentieel van de luchthaven en luchthavenregio zal echter pas ten volle kunnen worden gevaloriseerd indien dit niet ten koste gaat van de leefbaarheid van de omgeving. Een evenwichtige oplossing moet worden gevonden, zoals in het regeerakkoord staat. Duidelijkheid en rechtszekerheid is cruciaal in het belang van de omwonenden, de luchthaven en de vliegtuigmaatschappijen.

Minister, in de plenaire vergadering hebt u gezegd dat de regering een van de belangrijkste stakeholders in het dossier is. U zei dat de Vlaamse Regering een gemeenschappelijk standpunt zal formuleren over het strategisch plan. Het gaat immers niet alleen over geluid en ruimte; het gaat over het inbedden in de omgeving, over mobiliteit, de Vlaamse Rand, economie, leefmilieu enzovoort.

Minister, hoe staat u tegenover de uitbreidingsplannen van Brussels Airport Company? Wanneer zal de Vlaamse Regering met een gemeenschappelijk standpunt over dat strategisch plan naar buiten komen?

Hebt u reeds overleg gehad met Brussels Airport Company?

Op welke manier zult u de belangen van de Vlaamse Rand behartigen?

Wat is de concrete stand van zaken van de federale Vliegwet? Waar liggen de knelpunten om tot een akkoord te komen?

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp.a): Voorzitter, minister, collega's, mevrouw De Vroe heeft al omstandig de stand van het dossier toegelicht. Ik hoef die niet te herhalen.

Een van de aspecten van het dossier gaat over de geluidsnormen. Sinds 2000 gelden geluidsnormen boven de negentien gemeenten van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Momenteel mogen luchtvaartmaatschappijen die normen overdag met 9 decibel en 's nachts met 6 decibel overschrijden zonder dat ze hiervoor een boete hoeven te betalen.

Vanaf 1 januari 2017 zal het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest de tolerantie-marge afschaffen voor vluchten die de geluidsnormen overtreden. Vorig jaar waren er al 1300 boetes voor te luide vliegtuigen. Als de tolerantie-marge verdwijnt, zal dit aantal oplopen tot 7500. Vliegtuigen zullen andere routes dan de route boven Brussel moeten nemen, en dat is vandaag het pijnpunt en moet een 'call for action' zijn voor de Vlaamse en Federale Regering.

In het Nieuwsblad van 19 november 2016 zegt Arnaud Feist, CEO van Brussels Airport dat een leegloop dreigt voor Zaventem als de Vliegwet er niet komt. Hij zei: "Ik tel niet in jaren, maar in weken." De vliegtuigmaatschappijen zijn die onzekerheid beu, maar ook de omwonenden zijn sinds de nieuwe plannen voor

uitbreiding bijzonder ongerust. Mensen hebben geïnvesteerd in hun huizen, maar dreigen misschien te worden onteigend.

Op woensdag 16 november kondigde Brussels Airport aan dat ze wil uitbreiden. Ze wil de landingsbaan 25L met 900 meter verlengen. Op dat moment was enkel het plan voor uitbreiding bekend in de gemeente. Intussen is duidelijk dat er nog andere opties zijn.

Dat er protest ging komen, stond in de sterren geschreven. Op dinsdag 22 november werd naast de vele reeds bestaande actiecomités, ook het Burgerforum Groene Vallei opgericht. Dit protest is zeer begrijpelijk.

Zoals mevrouw De Vroe al zei, is de luchthaven van Zaventem de tweede belangrijkste werkgever van het land. Voor farmaceutische bedrijven is het een heel belangrijke troef. Die jobs moeten we zeker vrijwaren en dat kan alleen maar als er een maatschappelijk draagvlak is. Dat maatschappelijk draagvlak kan enkel worden gegarandeerd wanneer de leefbaarheid van de mensen die wonen in de ruime omgeving van de luchthaven, zowel in Brussel als in Vlaanderen, wordt gegarandeerd. Een faire spreiding van de overlast van de luchthaven is cruciaal voor de mensen zodat wonen in de buurt van de luchthaven leefbaar blijft.

– *Tinne Rombouts treedt als voorzitter op.*

De Vliegwet is in deze zin broodnodig. De Vliegwet moet de juridische toestand stabiliseren op basis van een eerlijke spreiding. Er moet kunnen worden gewerkt aan minimale lasten die eerlijk en billijk gespreid worden over de omgeving.

Na de indiening van mijn interpellatie die werd omgezet in deze vraag om uitleg, heeft minister Weyts vorige week het belangenconflict aangekondigd tegen de beslissing van de Brusselse minister Fremault. Met dit belangenconflict toont de Vlaamse Regering haar tanden, maar hiermee is er nog geen duurzame oplossing. Dat heeft minister Weyts ook bevestigd.

In de plenaire vergadering van het federale parlement hebben goede verstanders begrepen dat minister Bellot niet geneigd is om snel werk te maken van die Vliegwet. Hij rekent niet in weken. Hij dreigt de zaken op hun beloop te laten. Dat verontrust ons alleen maar meer.

Minister, zal de Vlaamse Regering met een gedragen plan met visie komen? Zal ze aandringen bij de Federale Regering om snel werk te maken van een Vliegwet die zorgt voor een eerlijke spreiding en verdeling van de lasten voor de omwonenden om de leefbaarheid van de luchthaven van Zaventem te blijven garanderen?

De voorzitter: Mevrouw Moerenhout heeft het woord.

An Moerenhout (Groen): De luchthaven en de leefbaarheid voor de omwonenden is een dossier dat de gemoederen van velen beroert, al veel langer dan vandaag. Op het moment dat er sprake was van uitbreiding, reageerden velen dan ook. We hebben veel protest gelezen en gehoord van omwonenden, van de burgemeesters van de Vlaamse Rand, en ook van boeren, actiecomités en milieuverenigingen. Dat heeft alles te maken met het feit dat het water al voor velen aan de lippen stond. Veel mensen vinden dat de omgeving al niet meer leefbaar is. Het nieuws van een bijkomende uitbreiding was voor velen dan ook niet één, maar meerdere bruggen te ver.

Als groene partij zijn wij heel erg bezorgd om het klimaat – het vliegverkeer heeft uiteraard effect op het klimaat – en op de gezondheid en leefbaarheid van en voor de omwonenden. Groen denkt dat we de situatie moeten omdraaien.

Heel veel mensen vragen hoe de uitbreiding van de luchthaven en de activiteiten daar kunnen passen binnen een leefbaar Vlaams-Brabant en Brussel.

Als regering, parlement en commissie moeten we het andersom bekijken. Wij moeten eerst bepalen wat een leefbaar of klimaatvriendelijk Vlaams-Brabant is. Wat willen wij als leefbaar of klimaatvriendelijk Brussel? Hoe kunnen de plannen van zo'n luchthaven en een eventuele uitbreiding daarin passen?

Wij zien drie dingen die op korte termijn prioritair moeten gebeuren. Eerst moet er een plafond worden aangeduid voor fijn stof, CO₂ en geluid. Dat past in de filosofie die ik net heb uitgelegd. We moeten eerst aan een leefbaar Vlaanderen en Brussel werken, voor we de rest daarin toepassen.

Ten tweede kan de dialoog heel interessant zijn, maar wij vinden het gek dat die maar tijdelijk is. Andere Europese luchthavens hebben een permanente dialoog met omwonenden. Dan hoor je dat die mensen met angsten en besognes zitten. In een permanente dialoog kun je geregeld terugkoppelen en euvels verhelpen.

Ten derde is ook de slaap van de mensen prioritair. Het is heel belangrijk om die te beschermen.

Met die drie punten kun je het draagvlak verhogen van de omwonenden om een van de belangrijkste groeimotoren van onze economie te behouden. Vanuit welk perspectief of welke partij je dit ook bekijkt, dit draagvlak zullen we nodig hebben.

Minister, in welke mate bent u of de administratie betrokken bij Forum 2040, in het verlengde van uw mededeling in de plenaire vergadering? Welk draagvlak en welk mandaat heeft dit dialoogplatform? Op welke termijn zal dit overleg verlopen? Moet er werk worden gemaakt van een onafhankelijk en permanent overlegorgaan zoals elders in Europa gebeurt? Is dat geen manier om tegemoet te komen aan de leefbaarheid?

Minister, hoe wilt u de luchthaven trachten in te schakelen in een klimaatvriendelijk Vlaams-Brabant, Brussel en Vlaanderen? Ik ga ervan uit dat u daar sterk mee begaan bent, gezien alle recente klimaatdoelstellingen en de recente ambitieuze klimaatresolutie van het Vlaams Parlement. De koppeling en de besognes over het klimaat en de klimaatdoelstellingen moeten we zeker meenemen in dit dossier.

Op welke manier wilt u Brussels Airport aanzetten tot het volgen van geluidsnormen, bijvoorbeeld die van de Wereldgezondheidsorganisatie? Wilt u pleiten voor een verlenging van het nachtregime om de slaap van de omwonenden te bewaken om zo het draagvlak te vergroten? Wilt u binnen de Vlaamse Regering een vervoersplan met ambitieuze doelstellingen bepleiten zodat al het verkeer van en naar de luchthaven in de toekomst uit minimaal 50 procent duurzaam transport zou bestaan? Dit past in een totaalvisie rond de luchthaven zodat je aan een plafond kunt werken voor geluid, CO₂ en fijn stof enzovoort.

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Het feit dat vier partijen dit op de agenda zetten, is een teken dat de gemoederen in de omgeving van de luchthaven serieus oververhit zijn geraakt door de plannen van Brussels Airport Company (BAC). Het is ook markant dat er voor veel Vlamingen een ongelijkheidsbeginsel is, dat de lusten en de lasten onevenredig verdeeld zijn tussen Brussel en het Vlaamse Gewest. Het is die ongelijkheid die veel mensen doet reageren. Veel Vlamingen in de Vlaamse Rand leven in goed nabuurschap met de luchthaven en plukken er ook de vruchten van via tewerkstelling of de economie die dat met zich meebrengt.

Vandaag is er een grens overschreden. Het feit dat het masterplan van de luchthaven de lasten volledig in Vlaanderen legt, is een brug te ver. Ik hoop dat dit masterplan een drukkingsmiddel is om Brussel te doen bewegen en realiteitszin te kweken. Vandaag is het onrealistisch dat Brussel de luchthaven liever kwijt dan rijk is. Dat de minister van Tewerkstelling en Economie dergelijke uitspraken voor de tv doet, zeggende dat Brussel vandaag geen meerwaarde heeft op het gebied van economie of tewerkstelling in de luchthaven, grenst aan het onwaarschijnlijke. Een gewest dat vandaag kampt met een grote werkloosheid, dat internationale instellingen heeft die elke dag gebruikmaken van de luchthaven en zo reageert, dat is alsof een moeder haar kind verstoort. Zo voelt het aan.

Het wegvallen van de Brusselse tolerantiegrenzen voor geluidsoverlast ... Dat strookt niet met de realiteit. Vanaf 1 januari zullen vanop Vlaams grondgebied en conform de geldende richtlijnen van Belgocontrol, de vliegtuigen die over Brussel passeren, torenhoge boetes moeten betalen, 7500 keer meer dan wat ze in het verleden betaalden door de strenge geluidsnormen boven Brussel. Volgens CEO Feist van BAC zouden de luchtvaartmaatschappijen vijf keer meer boetes betalen. Brussel knijpt de luchthaven dood, zo zei de CEO in kranten en tijdschriften.

Minister, u zei in de plenaire vergadering van 4 oktober 2016 dat er dringend werk moet worden gemaakt van een samenwerkingsakkoord om concrete afspraken te maken over het exploitatiekader en het algemeen beheer, maar ook over de controle van de geluidsoverlast, de formulering van gezamenlijke milieudoelstellingen, de maatregelen om die doelstellingen te realiseren en natuurlijk ook de financiering ervan. Eveneens gaf u aan dat federaal minister van Mobiliteit Bellot dringend werk moet maken van de Vliegwet, hoewel ik twijfels heb. Die Vliegwet staat los van de geluidsnormen die vandaag in Brussel worden gehanteerd. Laat ons hopen dat er een Vliegwet komt voor de rechtszekerheid van de omwonenden, maar ook om te beletten dat luchtvaartmaatschappijen verkassen naar andere luchthavens. Het moet de bedoeling zijn die werkgroep zo snel mogelijk te laten samenkomen. Volgens de minister zou dat in oktober gebeuren.

Minister, is er al werk gemaakt van dat overleg? Is die werkgroep al samengesteld? Wanneer komt die samen? Hebben ze al overlegd? Zijn er al conclusies te trekken? Hebben ze al een deadline gemaakt voor die resultaten? Wat is de stand van zaken met betrekking tot het samenwerkingsakkoord dat uw voorkeur geniet en welke knelpunten zijn er? Neemt u daar de leiding of wordt dat overgelaten aan federaal minister Bellot? Hoe ziet u de relatie tussen dit samenwerkingsakkoord en de Vliegwet?

Een goed akkoord is beter dan geen akkoord. We hebben in het verleden al samenwerkingsakkoorden afgesloten, maar dat was geen rozengeur en maneschijn. Het heeft lang geduurd voor er iets uitkwam. Toch lijkt het, de economische realiteit in acht nemend, niet onlogisch een tijdshorizon in beschouwing te nemen voor het afsluiten van zo'n samenwerkingsakkoord. Hetzelfde geldt voor de komst van een Vliegwet. Wat is voor u een goede tijdshorizon om met dit dossier te landen?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Iedereen beseft dat er een gezond evenwicht zal moeten worden gevonden in dit dossier tussen enerzijds de werkgelegenheid en de economische ontwikkeling van de luchthaven, en anderzijds de leefbaarheid van de omwonenden en de ecologische gevolgen van de werkgelegenheid en de economische mogelijkheden voor de luchthaven. Iedereen pleit voor een gelijke spreiding en een gelijke verdeling van de lusten en de lasten.

Het goedkeuren van een Vliegwet is voor mij de meest rechtszekere en duurzame oplossing om met een Vliegwet juridisch te verankeren wat de vliegprocedures

zijn, zodat er een billijke en evenwichtige spreiding kan komen van de geluidshinder en de overlast van de luchthaven. Gelet op de bevoegdheidsverdeling tussen de Belgische Staat en gewesten blijft dit een federale bevoegdheid. Op dit vlak heeft de staatshervorming nog niet veel gebracht.

Mijnheer Nevens, u kunt wel zeggen: neem de leiding en maak een Vliegwet, maar dat kan ik niet. Dat moet uiteraard federaal gebeuren. Aangezien u ook deel uitmaakt van de Federale Regering ga ik ervan uit dat u, net als alle andere partijen die daar vertegenwoordigd zijn, verder zult aandringen op de federale Vliegwet.

Op het Overlegcomité van 16 september 2014 heeft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een belangenconflict ingeroepen, en dat is zonder resultaat behandeld. Er werd een federale werkgroep opgericht. De bevoegde federale ministers voor Mobiliteit, toen minister Galant en nu minister Bellot, hebben jammer genoeg hierin nog steeds geen initiatief genomen. Het is beslist op het Overlegcomité, maar het is nog niet uitgevoerd.

Ik heb daar zowel schriftelijk als mondeling meermaals op aangedrongen en gisteren heb ik als bij toeval eindelijk, na heel lang aandringen, een antwoord gekregen uit het Koninkrijk België. Zo staat het op de hoofding: het Koninkrijk België, François Bellot. De brief is bijzonder weinigzeggend: "Met aandacht heb ik kennis genomen van uw schrijven, waarvoor dank. Uw bereidheid om in een constructieve geest deel te nemen aan het toekomstig begeleidingscomité wordt op prijs gesteld. Bij deze wil ik u bevestigen dat de aangehaalde dimensies allemaal in aanmerking zullen worden genomen" – we hebben aandacht gevraagd voor de billijke spreiding – "namelijk zowel de milieudimensie als de sociaal-economische en de operationele dimensies. Het is de bedoeling dat ik u binnenkort opnieuw aanschrijf met het oog op het voorleggen van een duidelijk kader aan alle betrokken actoren."

Collega's, gisteren is die brief bij ons toegekomen en ik wil gerust een kopie ervan ter beschikking stellen.

Het streven naar de Vliegwet is één aspect, het streven naar een samenwerkingsakkoord met het oog op een homogeen en coherent beleid, daar staan wij voor en dat is gezamenlijk opgenomen in het Vlaams regeerakkoord.

Het is ook absoluut nodig dat we daartoe komen om te voldoen aan de internationale verplichtingen. Dat wordt wel eens over het hoofd gezien: er zijn ook internationale verplichtingen zoals de verordening inzake de regels en procedures voor de invoering van exploitatiebepalingen en de richtlijn betreffende de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai. De correcte uitvoering daarvan vraagt de afstemming van bevoegdheden, zowel bij de federale staat als bij de gewesten.

Het samenwerkingsakkoord bevat in uitvoering van richtlijn 2002/49/EG minstens concrete afspraken over het exploitatiekader, het algemeen beheer en de controle van de geluidsoverlast, de formulering van gezamenlijke milieudoelstellingen inzake lawaaivermindering, de benodigde maatregelen om deze doelstellingen te realiseren met de toepassing van de evenwichtige aanpak.

In deze fase, waar vooral de vliegprocedures ter discussie worden gesteld, is het duidelijk dat een stabiel juridisch kader op operationeel vlak voorrang krijgt en ook het meest urgent is. Dit is ook de logische benadering vanuit het federale perspectief indien zij een initiatief in dit dossier zouden nemen. Ik zal altijd blijven pleiten voor een ruimere aanpak waarbij duidelijke krijtlijnen voor de toekomst worden vastgesteld en engagementen worden aangegaan om de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven in balans te brengen met de ontwikkeling van de luchthaven. Dit vraagt een duidelijke visie op de ontwikkeling van de luchthaven op lange termijn.

De sleutel in dit dossier ligt bij federaal minister voor Mobiliteit François Bellot. De tijdshorizon voor besluitvorming in het kader van de onderhandelingen en van een samenwerkingsakkoord is natuurlijk afhankelijk van de initiatieven die door de verschillende partners worden genomen. We kunnen niet alleen een samenwerkingsakkoord sluiten, daar hebben we de collega's voor nodig.

Door het uitblijven van beslissingen op het federale niveau blijft het wachten op een duurzame en rechtszekere oplossing. Zowel het Brusselse Gewest als vijf Vlaamse gemeenten uit de Noordrand hebben milieustakingsvorderingen ingediend. Het Vlaamse Gewest heeft eerder al, op mijn aangeven, ingegrepen om de belangen van Vlaanderen in die stakingsvordering te vrijwaren. Dat wordt nogal eens over het hoofd gezien en dat heeft hier ook niemand gezegd.

Op 19 mei 2016 besliste Brussels minister van Leefmilieu Céline Fremault om vanaf 1 januari 2017 de tolerantiemarge op de Brusselse geluidsnormen af te schaffen, met ernstige impact voor operatoren, imagoschade voor de luchthaven en het risico dat in antwoord hierop meer vluchten boven Vlaanderen zullen worden afgeleid. Daar kunnen wij niet meer akkoord gaan. Dat is ook de reden waarom de Vlaamse Regering heeft beslist een belangenconflict in te roepen.

Vanuit het perspectief van de luchthavenuitbater is het lanceren van deze strategische visie niet geheel onverwacht. De meeste Europese luchthavens werken met masterplannen. Visievorming om te anticiperen op toekomstige ontwikkelingen is logisch en noodzakelijk vanuit het standpunt van de luchthavenuitbater. Mijnheer Nevens, u levert de voorzitter. Ik ga er dan ook van uit dat het masterplan en die visie daar worden gedragen.

Het is ook belangrijk dat de strategische visie in balans wordt gebracht met de impact daarvan op de omgeving van de luchthaven. De juiste balans vinden tussen economische ontwikkeling en leefbaarheid, met een evenwichtige verdeling van de geluidshinder, is cruciaal. Brussels Airport Company benadrukt in dat verband dat volgens prognoses het aantal potentieel ernstig gehinderden rond de luchthaven tegen 2040 bijna zal halveren tegenover 2015.

De consultatieronde heeft als doel het draagvlak te verbreden. Het gaat over een initiatief van de luchthavenuitbater.

De aanpak waarbij de luchthaven een open dialoog aangaat met haar omgeving sluit ook aan bij een evenwichtige aanpak van geluidsbeheersing zoals aangenomen door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) die steunt op maatregelen binnen vier pijlers: lawaaibestrijding aan de bron, maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening, operationele maatregelen en exploitatiebeperkingen.

Een oplossing binnen een evenwichtige aanpak vraagt een integrale aanpak met inzet van al deze instrumenten. In dat verband moet ook het belang van een samenwerkingsakkoord benadrukt worden zoals opgenomen in het Vlaams regeerakkoord en in het gewestelijk actieplan om het omgevingslawaai te beperken.

Een gemeenschappelijke standpuntbepaling ten aanzien van de strategische visie 2040 werd vorige vrijdag binnen de Vlaamse Regering besproken. De Vlaamse Regering kan in deze fase nog geen concrete uitspraak doen of een formeel standpunt innemen over de voorgenomen infrastructuurprojecten, in het bijzonder de voorgestelde alternatieven of opties voor de infrastructuraanpassing van baan 25L/07R. Zij zal hierover pas een formeel standpunt innemen in het kader van een formeel plannings- en vergunningstraject, na een formele aanvraag van de luchthavenbeheerder en op grond van een volledig dossier.

De strategische visie 2040 werd op 21 november 2016 door vertegenwoordigers van Brussels Airport Company aan mijn medewerkers voorgesteld op basis van

de officiële communicatie. Er is trouwens ook een vergadering vastgelegd met de milieuoverlegcommissie van de luchthaven.

Het Vlaams regeerakkoord onderschrijft het principe van een evenwichtige en billijke verdeling van de geluidshinder. Bij de bekendmaking van de strategische visie kregen we maar weinig gegevens aangereikt om daar concreet uitspraken over te doen. Die gegevens zullen tijdens de aangekondigde consultatieronde nog door BAC worden aangeleverd zodat we daar een duidelijker zicht op krijgen.

Als minister ben ik niet betrokken bij het dialoogforum dat BAC zal oprichten onder de naam Forum 2040. Ook de leden van mijn administratie zijn daar niet bij betrokken. Het op te richten dialoogforum heeft volgens BAC als doel te voorzien in de consultatie van de omwonenden, gemeenten, bedrijven en experts. Het is de bedoeling om een open dialoog aan te gaan met de omgeving waarbij ideeën kunnen worden uitgewisseld.

Geïnteresseerden kunnen zich kandidaat stellen tot 15 december 2016. De selectie zal gebeuren door een externe jury. Ik herhaal dat ik niet de initiatiefnemer ben, ik krijg hier vragen over initiatieven van BAC waar ik zelf niet bij betrokken ben.

Het forum zal midden 2017 met een gedragen advies naar buiten moeten komen. Dit advies zal verder input moeten geven aan de verfijning van de strategische visie. Het mandaat van het dialoogplatform is precies afgelijnd en beperkt in de tijd. Het is niet uit te sluiten dat het dialoogplatform kan uitgroeien tot een permanent en onafhankelijk dialoogplatform. Het is echter voorbarig om daarop vooruit te lopen.

Momenteel bestaan er al twee permanente overlegfora. Op federaal niveau werd een overlegforum opgericht in de schoot van de federale ombudsdienst. Eerder werd in het kader van bijzondere milieuvergunningvoorwaarden door BAC een milieu-overlegcommissie opgestart en geïnstalleerd.

De milieu-overlegcommissie komt sinds 2000 regelmatig samen onder voorzitterschap van een lid van de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant. De commissie heeft als minimale doelstelling de klachten van omwonenden te inventariseren, mogelijkheden ter oplossing voor te stellen, en de omwonenden en de overheden in te lichten over de reeds gevoerde en te voeren milieupolitiek. De samenstelling van de commissie voldoet aan een aantal minimale criteria. Niets belet om deze overlegcommissie te laten evolueren naar een ruimer dialoogforum.

Wat duurzame mobiliteit betreft, is minister Weyts bezig met de uitrol van een tram-busplan in Vlaanderen. De nieuwe tramlijnen en de trambuslijn Brabantnet spelen daar een sleutelrol in. Ik zeg dit hier namens de bevoegde minister, Ben Weyts.

Het realiseren van de klimaatdoelstellingen vereist een engagement van alle maatschappelijke actoren, dus ook van de luchthavens. Op Brussels Airport zijn er in dit kader al een aantal verplichtingen van toepassing. Het gaat dan onder meer over de stookinstallaties. Alles wat de luchthaven en de emissie van luchthavenexploitanten betreft, valt onder een Europees kader, wij kunnen daar geen apart beleid voor voeren.

De luchthaven is ook zelf een aantal eigen engagementen aangegaan, onder meer in het kader van de Vlaamse Klimaattop. Zo heeft Brussels Airport zichzelf de doelstelling opgelegd om tegen 2030 haar totale CO₂-emissies met 40 procent te verminderen ten opzichte van 2010. Daarnaast engageert Brussels Airport zich in het Europese 'Airport Carbon Accreditation Scheme'. Concrete maatregelen in deze context zijn de installatie van zonnepanelen, aandacht voor het gebruik en het onderhoud van installaties, binnen- en buitenverlichting, bebakening, dienstwagens, bedrijfswagens enzovoort.

De normen van de Wereldgezondheidsorganisatie inzake de bescherming tegen geluidshinder zijn wetenschappelijke advieswaarden die het aanbevolen niveau van bescherming aangeven waar we op lange termijn naar moeten streven. Zij gelden uiteraard niet alleen voor het luchtverkeer, maar voor alle geluidsbronnen. Op korte termijn zijn deze normen echter in onze huidige maatschappelijke context niet haalbaar. Dit wordt ook erkend door de Wereldgezondheidsorganisatie, meer bepaald in haar aanbevelingen uit 2009.

We stellen vast dat het niveau van de nachtelijke immissienormen voor het luchtverkeer in het Brusselse Gewest, waarbij wordt aangenomen dat de normen in de verst gelegen zone van de luchthaven overeenkomen met de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie, in een internationale context geen navolging kent op andere Europese luchthavens. Indien het Vlaamse Gewest dezelfde geluidsimmissienormen voor zijn grondgebied zou opleggen als het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, zou dat de uitbating en de concurrentiepositie van de luchthaven in het gedrang brengen.

Andere beschermende immissienormen, steunend op een duidelijk afsprakenkader over de toegestane geluidsemisatie, kunnen worden overwogen. Dit past in het formuleren van doelstellingen inzake lawaaivermindering en -beheersing en is het voorwerp van een nader te sluiten samenwerkingsakkoord waarbij concrete afspraken moeten worden gemaakt over de toegestane geluidsimmissies of geluidsruiimte.

Ik wil niet pleiten voor een algemene uitbreiding van de nachtperiode zoals onder meer door het Brusselse Gewest wordt gevraagd. Dit vraagt een meer genuanceerde benadering waarbij duidelijk moet zijn welke aspecten van de uitbating al dan niet van toepassing zijn op de definitie van nachtperiode.

In het kader van de Europese richtlijn Omgevingslawaai moet voor de rapportering van de nachtelijke geluidsimmissie rekening worden gehouden met een nachtperiode van 8 uur met als standaardwaarde de periode van 23 uur tot 7 uur. Een verlenging van de nachtperiode is volgens de richtlijn slechts toegestaan indien die van toepassing is op alle geluidsbronnen.

De richtlijn Omgevingslawaai verplicht lidstaten niet om ook voor andere aspecten zoals operationele procedures en exploitatievoorwaarden, dezelfde nachtdefinitie te hanteren. Die kunnen verschillend zijn en kunnen van toepassing zijn op bepaalde delen van de nachtperiode, zoals nu ook het geval is op de luchthaven van Zaventem tussen 23 uur en 6 uur.

Ik denk dat iedereen met gezond verstand pleit voor een evenwicht tussen werkgelegenheid in de regio en leefbaarheid van die regio. Dat is onze gezamenlijke bezorgdheid waar wij verder voor zullen ijveren en strijden. Dat is binnen de huidige staatsstructuur niet altijd een gemakkelijke oefening. De Vlaamse overheid blijft echter opkomen voor de belangen van de Vlaamse Rand, en daarom hebben wij een belangenconflict ingeroepen, hebben wij binnen de Vlaamse Regering een standpunt bepaald over het strategisch plan van de luchthaven en zijn wij tussengekomen in de milieustakingsvordering voor de rechtbank. We zijn momenteel aan het procederen in het kader van die milieustakingsvordering. En verder blijven wij uiteraard ijveren voor een Vliegwet die voor iedereen de meest stabiele oplossing is en die rechtszekerheid geeft. Het is goed te horen dat iedereen zich kan vinden in het plan-Schoupe dat goed is uitgewerkt en dat zou moeten resulteren in die Vliegwet.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gwenny De Vroe (Open Vld): Minister, bedankt voor uw uitgebreide antwoord. Het is inderdaad steeds zoeken naar een evenwichtige oplossing. Ik heb van de andere collega's gehoord dat zij dat beamen.

Het feit dat Brussels Airport Company een toekomstvisie heeft uitgeschreven, is inderdaad een goede zaak. Dat is de manier waarop je aan beleid moet doen. Zeker als je kijkt naar de ontwikkelingen van de internationale luchthavens in de omgeving, moeten zij inderdaad groeien. Wij zijn vanuit onze partij voorstander van een duurzaam en stabiel groeiscenario voor de luchthaven in Zaventem. Uiteraard moet dat altijd gepaard gaan met een evenwicht met de leefbaarheid, maar het is voor ons belangrijk dat er een economische groei is, uiteraard met en mits respect van de omwonenden.

Het is niet omdat er een groei of een uitbreiding van de luchthaven is, dat dat sowieso gepaard gaat met meer geluid. Er is ons door Brussels Airport Company in de brochure gegarandeerd dat het geluid naar beneden zou gaan tegen 2040. Dat moet zeker mogelijk zijn, mits technologische evoluties en ontwikkelingen en stillere vliegtuigen. Uiteraard moet dat grondig opgevolgd en verder onderzocht worden.

Minister, ik vind het een goede zaak dat in het witboek BRV (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen) ook melding wordt gemaakt van de luchthaven. Er staat meer bepaald: "De luchthaven en haar directe omgeving ontwikkelen hand in hand, waarbij een optimale synergie tussen de bestaande infrastructuur en de omgeving het streven is." Er is ook een expliciete vermelding naar maatregelen die de leefkwaliteit van de omgeving bij ontwikkeling van logistieke, transport- en distributieactiviteiten waarborgen en indien mogelijk zelfs verbeteren. "Het ruimtelijk beleid zal grote inspanningen doen om de hinder en de milieudruk te minimaliseren", aldus de goedgekeurde tekst. Dat is zeker een goede zaak.

Wij hebben allemaal beaamd – u ook, minister – dat een federale Vliegwet een grote noodzaak is, alsook de bijhorende samenwerkingsovereenkomst. Uiteraard is het een goede zaak dat u eindelijk reactie hebt gekregen op de brief. We hopen natuurlijk dat die 'binnenkort' heel snel zal zijn. Door het belangenconflict dat nu door de Vlaamse Regering is ingeroepen, zullen de deelstaten sowieso rond de tafel moeten gaan zitten. Hopelijk kan dat daar ook worden besproken.

Wat de dialoog betreft, vind ik het persoonlijk een zeer goede zaak dat het Forum 2040 in het leven wordt geroepen. Er is inderdaad al een permanente dialoog, waarin de luchtvaart aanwezig is, maar ook de provincies, de omliggende gemeenten en omwonenden. Er is dus al een permanente dialoog, die vrij uitgebreid is. Ik heb het geluk gehad om daar destijds als schepen twaalf jaar deel van te mogen uitmaken. Je krijgt ook een uitgebreide evolutie van de luchthaven, van de groei enzovoort. Dat is zeker belangrijk. Het forum dat nu in het leven wordt geroepen, is aanvullend en zeker zeer nodig.

Minister, waar bij ons in de regio de grootste commotie over ontstaan is, is natuurlijk de verlenging van de piste 25L en de taxibaan. Dat is ook logisch, dat mensen die in de buurt wonen, bezorgd zijn. Uiteraard is dialoog heel belangrijk, maar zij spreken over een noodzakelijke capaciteitsuitbreiding om de concurrentie te kunnen aangaan met andere internationale luchthavens. Wat is het standpunt van de regering betreffende die capaciteit? Kan men nog uitgebreid groeien binnen de bestaande capaciteit? Of is die uitbreiding noodzakelijk? Daar heb ik niet onmiddellijk een zicht op.

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp.a): Dit is een heel moeilijk dossier. Het werd al een 'klotedossier' genoemd. Maar het is een ongelooflijk belangrijk dossier, daar zijn we het allemaal over eens. Ik vind het fijn dat er een consensus is dat het doel moet zijn dat we een evenwicht vinden tussen het economische belang en de leefbaarheid en de levenskwaliteit van de omwonenden. Dat is alvast een zeer goede zaak, want het zou ook zo kunnen zijn dat bepaalde partijen vinden dat de

economische belangen voorgaan op de leefbaarheid voor de omwonenden. Dat we met zijn allen dat precaire evenwicht willen zoeken, is heel belangrijk.

Ik hoor ook dat iedereen het erover eens is dat we dialoog nodig hebben in dit dossier. Dialoog en overleg met alle stakeholders is zeer belangrijk. Het is ook een dossier waarin we moeten proberen om de emoties die aan alle kanten oplaaien, te overstijgen. We moeten proberen te objectiveren. En om te kunnen objectiveren, is het nodig dat we over zo veel mogelijk cijfermateriaal beschikken en dat de Vlaamse Regering dat plan zo snel mogelijk uitwerkt. U zegt dat u ermee bezig bent, minister. Het wordt heel dringend om een gedragen plan te hebben, een gedragen visie over hoe de Vlaamse Regering die luchthaven ziet ontwikkelen. U hebt een brief gestuurd, maar een nietszeggend antwoord teruggekregen. U moet nu gewoon uit uw sloffen schieten en met bij uw federale collega's op de tafel kloppen. Als het niet lukt met een Vlaamse Regering en een Federale Regering die symmetrisch zijn samengesteld, zal het nooit lukken. Ga met die federale ministers praten om daar werk van te maken.

Wat de geluidsnormen betreft, collega Nevens, betwijfelde u of de Vliegwet zou helpen, omdat de geluidsnormen niet geharmoniseerd zijn. Ik denk dat in zo'n Vliegwet ten eerste werk moet worden gemaakt van het harmoniseren van die geluidsnormen. Als dat niet zal lukken via het overleg met het belangenconflict, dat geen duurzame oplossing zal geven, dan moeten we misschien herfederaliseren. Ik heb nooit begrepen waarom dat gebeurd is.

We doen vanuit onze fractie een oproep om heel nauw overleg te plegen met alle stakeholders, maar ook om in hoge mate te objectiveren. De mensen van de luchthaven leveren de cijfers gemakkelijk aan. Ik heb al massa's cijfers gevraagd, en we krijgen die ook direct. Maar onze partij moet dat plan niet uitwerken. De Vlaamse Regering moet zo snel mogelijk met haar standpunt komen en asap bij de Federale Regering aandringen, en de vrees niet bewaarheid laten worden dat Bellot niet zinnens is om een Vliegwet te maken, want die moet er komen.

De voorzitter: Mevrouw Moerenhout heeft het woord.

An Moerenhout (Groen): Net als de andere partijen onderschrijven wij dat er een evenwicht moet worden gevonden tussen werkgelegenheid en leefbaarheid. Ik wil daar wel aan toevoegen dat dat evenwicht er vandaag niet is en benadrukken dat het vijf over twaalf is. Ik wil mijn collega van sp.a daarin ondersteunen: het is ongelooflijk belangrijk om die gedragen totaalvisie te ontwikkelen, liever vandaag dan morgen, en in overleg met alle stakeholders en alle actoren.

Ik wil nog concreet ingaan op een aantal punten, minister. Een aantal collega's hebben ernaar verwezen dat er in de brochure staat dat het geluid zal halveren. Dat is natuurlijk maar een deel van de waarheid. In de brochure staat dat het gemiddelde van het geluid zal halveren. In de volgende zin wordt echter gemeld dat de gemeenten Humelgem, Zaventem-dorp, Diegem en Machelen wel een pak meer geluid te verwerken zullen krijgen dan vandaag.

U, als Vlaamse Regering, en wij, als Vlaamse overheid, hebben de verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat elke gemeente en stad van die Vlaamse Rand leefbaar blijft, en niet alleen bepaalde gemeenten. Daar mag geen onderscheid in zijn. Een paar weken terug lazen we in een opiniestuk dat bepaalde dorpen gewoon onleefbaar worden. Er werden vergelijkingen gemaakt met Doel. Wij van Groen vinden dat totaal onaanvaardbaar in het Vlaanderen van vandaag.

Minister, ik heb u horen zeggen dat u er zelf voorstander van bent om die dialoog uit te breiden naar een permanente dialoog. Daar ben ik blij om. Het lijkt ook niet uitgesloten dat het zo zal evolueren. Dat is een prima zaak. Dat gebeurt in andere luchthavens in Europa ook, en we zien toch een positieve evolutie op het

vlak van draagkracht en draagvlak op het moment dat er permanente dialogen worden georganiseerd. Dat is dus een positief signaal.

Met betrekking tot het naleven van de klimaatdoelstellingen blijven wij er als Groen bij dat er moet worden gekeken naar de netto-impact van de luchthaven en alles eromheen, en dat die netto-impact naar beneden moet. Dan hebben we het over CO₂, geluid en fijn stof. Dat is een van de belangrijke factoren om die draagkracht van de luchthaven te vergroten, net zoals dat in andere luchthavens van Europa gebeurt. Minister, u zei dat BAC op dat vlak verschillende beloftes heeft gedaan. Wij zullen de link tussen de klimaatdoelstellingen en de activiteiten van de luchthaven ook in de toekomst nauwkeurig opvolgen in het parlement.

Wij betreuren het feit dat u de uitbreiding van de nacht niet steunt. Wij hadden diezelfde vraag ook al gesteld aan minister Weyts. Helaas volgt hij u. U hebt dus een gemeenschappelijk standpunt. Dat is goed voor de regering, maar jammer voor partijen zoals de onze, die vinden dat die nacht moet worden uitgebreid. Ik wil nog eens benadrukken dat een nacht door kunnen slapen ongelooflijk belangrijk is. Wij krijgen als oppositie – en jullie als meerderheid wellicht ook – heel veel opmerkingen van mensen, dat de nacht kort duurt, dat ze vroeg moeten opstaan en dergelijke. Ik denk dat daar echt een 'quick win' zit om de draagkracht en het draagvlak voor de luchthaven te vergroten, om zo dat evenwicht na te streven dat we met alle partijen beogen.

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Minister, bedankt voor uw antwoord. Het is duidelijk, collega's, dat een Vliegwet cruciaal is in heel dit debat en dat er geen sprake kan zijn van het uitvoeren van een masterplan, hoe ambitieus dat allemaal ook mag klinken, en los van het feit of de voorzitter van deze of gene partij is. Dat masterplan is al langer voorbereid. Ik heb zelfs horen vertellen dat de aanslagen van 22 maart hen belet heeft om het dan uit te brengen. Ze hebben gewacht tot vandaag om dat masterplan naar voren te schuiven.

Ik wil u feliciteren, minister, voor het feit dat u wél een brief gekregen hebt van minister Bellot. Blijkbaar hebt u toch een bepaalde invloed. Wij hebben vanuit de gemeente Kortenberg drie keer een afspraak gemaakt met minister Galant. De laatste keer was ze geen minister meer, dus dan kon ze niet komen opdagen. Minister Bellot antwoordt gewoon niet op onze brieven en onze vragen om toelichting te geven bij de rechtszekerheid die onze inwoners zo graag wensen.

Het kwaad is vandaag natuurlijk geschied. Door de aankondiging van dat masterplan is er een devaluatie van bouwgronden en woningen. Dat zijn woningen waar mensen nog heel hun leven schulden voor dragen, maar die vandaag onverkoopbaar zijn. Want wie gaat er nu in godsnaam een woning kopen die ofwel onteigend zal worden of die getroffen is door de nabijheid van een landingsbaan of een taxibaan? Zowel voor Kortenberg als voor Humelgem is dit masterplan de doodsteek.

Ik zou graag het ene loskoppelen van het andere. Er is die rechtszekerheid, die Vliegwet die zo broodnodig is vooraleer men verder kan gaan over de toekomst van de luchthaven. Collega De Vroe vroeg naar de huidige capaciteit. De CEO heeft zelf aangehaald dat er nog een mogelijkheid is om binnen de huidige contouren van de luchthaven een capaciteitsverhoging te doen. Alleen moet Brussel daaraan willen meewerken. Ik pleit ook voor dialoog. Dat is nog altijd de gemakkelijkste manier om een gedragen oplossing tot stand te brengen.

Collega's, we moeten niet naïef zijn. Als Brussel de middenvinger opsteekt naar Vlaanderen, is het niet gemakkelijk om toegevingen te doen en nog eens een zak geld te geven – want dat is meestal de truc met de duif: onze zaken afkopen ten

aanzien van een regio die eigenlijk geld tekort heeft. Maar misschien ben ik een beetje te pessimistisch. Minister, laat ons hopen dat u daar wel in slaagt met al uw charmes en met al uw capaciteiten als minister. *(Opmerkingen)*

Maar ik ben op dat vlak pessimistisch ... *(Gelach)*

... over de bereidheid van Brussel om mee de toekomst van de luchthaven van Zaventem te vrijwaren, te behouden en te versterken, en om naar de toekomst te kijken: hoe kan de tweede grootste werkgever van Vlaanderen rechtszekerheid krijgen en zijn activiteiten blijven vrijwaren en concurrentieel zijn ten aanzien van andere luchthavens?

Met betrekking tot de geluidsnormen heeft Brussel inderdaad misbruik gemaakt van het feit dat het zelf kon beslissen om geluidsnormen in te voeren. Daar zie je dat autonomie geven aan regio's, hoe weloverwogen ook, soms tot misbruik kan leiden. Daar, mevrouw Segers, geef ik u gelijk. Dat is ook de reden waarom de Europese geluidsnormen er gekomen zijn en waarom Europa heeft gezegd: 'Opgepast, vandaag kan het niet meer.' Vandaag kunnen de regio's niet meer elk apart een eigen geluidsnorm bepalen. Er ontstond inderdaad een tweesporenbeleid. Verschillende zaken gebeurden binnen Europa. Daardoor is het onomkeerbaar. Dat is het gevaar. Die Vliegwet zal niet altijd een oplossing zijn voor alle problemen die er vandaag met betrekking tot de geluidsnorm rijzen.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Onafhankelijke): Minister, er heeft mij in uw antwoord iets gestoord. Ik weet dat ons land ingewikkeld in elkaar zit. Het masterplan gaat in essentie over federale materie. De plannen van BAC zijn nog niet helemaal duidelijk. De Vlaamse Regering kan dus moeilijk ten gronde een standpunt innemen. U bent niet betrokken bij het participatietraject, dat fameuze forum. Minister, als minister van Leefmilieu in Vlaanderen mag u zichzelf niet herleiden tot waarnemer. U moet dat dossier vastpakken, want ik vrees dat op dit moment niemand anders het vastneemt.

Neem bijvoorbeeld het halveren van de hinder. Hoe gaan zij dat doen? Is dat realistisch? Minister, als ik u was, dan zou ik die mensen van BAC onmiddellijk op mijn kabinet uitnodigen. Misschien hebt u dat gedaan? *(Opmerkingen van minister Joke Schauvliege)*

Oké, des te beter. U zult dan die vragen gesteld hebben. Hoe zal die hinder concreet worden gehalveerd? Ik ben benieuwd naar hun antwoord. Wat gaan zij allemaal doen? Is dat volgens uw inschatting, uw kabinet en administratie realistisch?

Minister, het is nodig dat iemand dit dossier vastpakt. Anders gebeurt er in de praktijk zo goed als niets.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mevrouw Moerenhout, ik heb heel goed geluisterd naar wat u zei. U bent begonnen met te zeggen dat ook u een evenwicht wilt tussen werkgelegenheid, leefbaarheid en een gelijke spreiding van de overlast. U hebt daaraan toegevoegd dat op dit moment die gelijke spreiding niet gegarandeerd is. Uw partij draagt daar natuurlijk een verpletterende verantwoordelijkheid. In de Brusselse Regering heeft mevrouw Huytebroeck destijds die Brusselse geluidsnormen zo scherp gezet, en zij heeft er juist daardoor voor gezorgd dat de Vlaamse Rand al die miserie heeft. Ik vind het toch wel heel vrijblijvend om hier te komen zeggen dat het evenwicht er niet is en dat dat een grote schande is. U stond zelf aan het roer. U hebt op dat moment de ongelijkheid en de verschuiving

van alle ellende richting Vlaamse Rand georganiseerd. Ik vind het dan toch bijzonder opmerkelijk om hier dergelijke uitspraken te komen doen. Op het moment dat u kon, is die verantwoordelijkheid niet genomen. Integendeel. Men heeft toen juist grote ongelijkheid gecreëerd door één gewest strengere en eigenlijk onhaalbare geluidsnormen op te leggen, om toch maar alle overlast richting een ander gewest te sturen. Ik vind dat geen verantwoordelijk beleid. We moeten de verantwoordelijkheid leggen waar ze moet liggen.

Mijnheer Sanctorum, wij hebben BAC uitgenodigd. Wij hebben naar hun plannen geluisterd. Op heel veel zaken kunnen zij nog geen antwoord geven en gaan zij nu nog in consultatie. Wij kunnen op dit moment niets beslissen, ook niet over de verlenging van de startbaan, mijnheer Nevens. Het is nog niet aan de orde. Er is nog geen concreet dossier. Heel wat dingen zijn nog niet duidelijk. Daarom heeft de voltallige Vlaamse Regering beslist dat er nog geen standpunt kan worden ingenomen. Dat is niet mogelijk, bij gebrek aan concrete informatie.

Ik heb begrepen – maar dat weet u misschien beter dan ik – dat BAC een eerste visie heeft ontwikkeld en daarmee nu ruim in consultatie gaat. Dan zal BAC dat concreet uitvoeren. Wij zullen vanuit Vlaanderen voldoende aandringen op die gelijke behandeling en gelijke spreiding.

Doen wij alsof wij nog niets hebben ondernomen? Integendeel. Wij hebben een actie ondernomen met betrekking tot die milieustakingsvordering. Maar wij hebben ook in het kader van de richtlijn Omgevingslawaaï een heel actieplan uitgewerkt, wat er ook voor zorgt dat er op het terrein maatregelen moeten worden genomen.

Dat is weer de discussie van de kip en het ei: wij kunnen concrete maatregelen nemen, maar daarvoor heb je een rechtszeker kader nodig. Stel dat wij nu forse investeringen gaan doen in een bepaalde gemeente in de Rand omdat er daar nu een serieuze overlast is, maar dan blijkt dat er een paar maanden later een federale Vliegwet komt die die vliegroutes opnieuw op een heel andere manier organiseert, dan hebben wij die kosten voor niets gedaan. Dat is de hele discussie van de kip en het ei.

Wij zijn klaar, ons kader is er, wij willen op alle mogelijke manieren zorgen voor een gelijke spreiding en dat er zoveel mogelijk gewerkt wordt aan minder overlast. Maar dan hebben wij een rechtszeker kader nodig, anders zijn dat nutteloze ingrepen waarbij wij niet weten waar we zullen uitkomen.

Wij blijven dus inderdaad ook op het federale niveau met klem en met spoed aandringen op die Vliegwet en op een rechtszeker kader.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gwenny De Vroe (Open Vld): Minister, dank u wel. We zitten uiteraard op dezelfde golflengte. Op de vraag naar de capaciteit kreeg ik nog geen antwoord. Is er nog groei met de huidige banen? Ik weet dat zij in hun milieuvergunning een aantal slots hebben opgelegd gekregen, dat ze daar ruimschoots onder zitten en dat het niet hun bedoeling is om een uitbreiding van de milieuvergunning te vragen. Zij willen alles doen binnen de bestaande maximale bewegingen. Ze vragen de verlenging voor een capaciteitsuitbreiding. Wat is hun huidige groei? Ze zijn toch in een neerwaartse beweging gegaan? Ik heb er momenteel geen zicht op omdat ik geen deel uitmaak van de commissie. Dat mag mij gerust worden nagestuurd in detail.

Wat betreft de geluidsnormen en de harmonisering: we zijn een klein land. Het zou niet meer dan logisch zijn dat de geluidsnormen gelijk zouden zijn. We zullen zien wat de toekomst daarin brengt. Voor mijn partij is in eerste instantie de veiligheid

van de vliegtuigen en de omwonenden belangrijk, en ook het respect voor de omwonenden. Ook de rechtszekerheid voor de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen zijn voor ons belangrijk. Daar deel ik zeker de bezorgdheid van BAC met betrekking tot hun concurrentiepositie ten opzichte van andere luchthavens. Die positie moet versterkt worden. Daar hebben we echter opnieuw dat moeilijke evenwicht. Daar moeten we allemaal samen ons steentje toe bijdragen.

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp-a): Met alles wat er voorligt en alles wat er nog niet voorligt, is inderdaad niet alles duidelijk. Er zijn langs alle kanten plannen. BAC heeft nog plannen en overweegt verschillende opties: ofwel de landingsbaan ofwel de taxibaan ofwel de verlenging van de landingsbaan. Er zijn verschillende opties. Er zijn heel veel onduidelijkheden. Daarom herhaal ik mijn bezorgdheid: we moeten onze emoties loslaten en we hebben vooral nood aan objectivering. Dat moet gebeuren in een heel harde dialoog met BAC en met de omwonenden.

Mevrouw Moerenhout bracht bijvoorbeeld de uitbreiding van de nacht ter sprake. U zei dat u er niet voor bent, maar dan moet wel eens bekeken worden wat de implicaties zijn. Kan dat toch niet dieper onderzocht worden? Wat zijn bijvoorbeeld de implicaties ten aanzien van de werkgelegenheid? Zo kan er een standpunt worden ingenomen dat zeer grondig onderbouwd is. Wat is bijvoorbeeld in verband met de uitbreidingsplannen concreet de impact op Humelgem? Hoeveel huizen moeten worden onteigend? Hoe verhoudt dat zich ten opzichte van winst? Er is het argument dat we onze capaciteit moeten verhogen, maar het is alleen de piekcapaciteit die moet worden verhoogd. In dit dossier moet je zo in detail gaan en het is zo technisch omdat je alle belangen tegenover elkaar moet afwegen. Ik kan alleen maar zeggen: vooruit met de geit, neem de lead in dit dossier en wees aanklappend ten aanzien van minister Bellot. Zorg ervoor dat u kunt rekenen op de drie meerderheidspartijen, zowel federaal als Vlaams.

De voorzitter: Mevrouw Moerenhout heeft het woord.

An Moerenhout (Groen): Minister, u stelt mij ontzettend teleur. We zitten hier in een situatie waar vier partijen dezelfde besogne aandragen, volgens mij op een constructieve manier, iedereen wel vanuit een andere invalshoek maar dat is logisch, we zijn elk een andere partij. Ik kan uw antwoord absoluut niet appreciëren. Dat is een antwoord uit onmacht. Minister, u bent Vlaams minister van Leefmilieu, u en niemand anders. Ik zou dan graag hebben dat u een verantwoordelijk beleid voert, woorden die daarjuist zelf in de mond nam, dat u de hefboomen die u hebt, gebruikt, dat u de macht en het ministerschap dat u hebt, inzet voor werkgelegenheid en voor leefbaarheid. Tout court, ik denk dat CD&V ook lid was van die regering.

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Als slotbemerking wil ik nog meegeven dat het inderdaad een heel technisch dossier wordt. Het gaat over geluidsnormen, over veiligheid, over leefbaarheid, over milieueffecten op de omgeving, op de lucht, op de grond. Al die verschillende zaken moeten aan bod komen. Dat is in het verleden ook altijd gevraagd aan de luchthavenuitbater. Het enige dat we kregen, was dat ze in al hun dossiers een ontheffing vroegen van de milieueffecten in plaats van echt alles eens in kaart te brengen en een plan-MER op te stellen om te zien wat de draagkracht is van de omgeving ten aanzien van de luchthaven zoals ze vandaag is en hoe ze in de toekomst kan worden.

Eerlijk gezegd, dat burgerforum dat vandaag wordt opgericht door BAC, vind ik een doekje voor het bloeden. Ik zie het al voor mij: een aantal experts, specialisten in vliegtuigtechnieken en in allerhande, gaan daar de gewone burger murw slaan met

studies en met allerlei statistieken en cijfers. Wij gaan daar naar kijken en zeggen: 'Oké, het zal dan wel zo zijn als die mensen dat zeggen', en we gaan ons daarbij neerleggen. We zouden een kader moeten kunnen creëren van wat nog mogelijk is en wat uitgesloten is. Nu gaan wij ervan uit dat de verlenging van de startbaan er moet komen, dat de taxibaan er moet komen, terwijl we omgekeerd moeten redden en zeggen: 'Wat is er nog mogelijk binnen de bestaande luchthaven en wat kan er nog bijkomen zonder de leefbaarheid van heel de omgeving aan te tasten, te beschadigen en mensen nodeloos zorgen te geven?' Dat laatste is wat er vandaag gebeurt door BAC. Als dat dan de voorzitter van mijn partij is, sorry, dat kan mij hier vandaag niet schelen. Ik ben hier als Vlaams volksvertegenwoordiger om de belangen van de mensen in de Vlaamse Rand en in Vlaanderen te vertegenwoordigen. Wie dan dat plan vandaag op tafel legt, daar gaat het voor mij hier niet over.

De voorzitter: Collega's, het laatste woord over dit verhaal is nog niet gezegd, maar wel vandaag in deze commissie. Er zijn verschillende verantwoordelijkheden uitgesproken. Ik verwacht dat dat zijn vervolg zal krijgen.

De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lydia Peeters aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de werking van territoriale ontwikkelingsprogramma's (T.OP) – 569 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: Mevrouw Peeters heeft het woord.

Lydia Peeters (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, bij de bespreking van de beleidsbrief is het territoriaal ontwikkelingsprogramma of T.OP niet aan bod gekomen. Het is nochtans sinds 2013 hét instrument in het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid. Het past in de vernieuwing van het plansysteem naar aanleiding van de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) en het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Doel van een T.OP-project is om met alle relevante belanghebbenden samen in een bepaald gebied vanuit gemeenschappelijke doelstellingen tot een programma van realisaties op korte en middellange termijn te komen. Zo moeten de drie T.OP's – Limburg, Kustzone en Noordrand – samen met lokale, provinciale en regionale actoren werken aan hefboomprojecten die maatschappelijke transities kunnen realiseren op het terrein. Het is een verzameling van actiegerichte programma's waar bij de start alvast veel ambitie van uitging.

Op basis van een schriftelijke vraag vernam ik dat er momenteel geen enkel T.OP-project omgezet werd in een ruimtelijk uitvoeringsplan en slechts vier T.OP-projecten omgezet werden in vergunningen. Geen probleem, omdat stedenbouwkundige vergunningen en ruimtelijke uitvoeringsplannen op zich nooit een doel vormen, zegt u in uw antwoord. Het zijn noodzakelijke elementen die een project juridisch mogelijk maken. De meerwaarde wordt, aldus uw antwoord, gevonden in het zoeken naar cohesie, in kwaliteitsversterking van zowel het proces als project. Als we de budgetten onderzoeken die geïnvesteerd worden in de T.OP-werking, dan komen we voor Limburg al snel aan 550.000 euro op vier jaar tijd, en in de Noordrand aan 350.000 euro op drie jaar. Het is zeker niet weinig dat hieraan wordt besteed. Vraag is of dit te verantwoorden is, gelet op de realisaties die er maar uit voortkomen.

U erkende in uw antwoord dat T.OP-processen enkel maar kunnen werken met voldoende inzet van mensen en middelen, maar tegelijk bevestigde u de onmogelijkheid om een exact cijfer te geven over hoeveel vte's er ingeschakeld worden voor de verschillende T.OP's.

Minister, hoe evalueert u de werking van de territoriale ontwikkelingsprogramma's of T.OP's? Ziet u geen andere instrumenten, bijvoorbeeld strategische projecten of advisering van vergunningen of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen die tot meer resultaat kunnen leiden?

Welke indicatoren worden gebruikt om de voortgang en meerwaarde te evalueren van de verschillende T.OP-projecten? Hoe meet men kwaliteitsversterking?

Hoe verantwoordt u het aantal vte's gelet op het feit dat deze niet opgesplitst kunnen worden? Hoeveel worden er in het algemeen vrijgemaakt voor de T.OP-werking?

Hanteert u een ruimtelijke visie met betrekking tot regiowerking? Hoe ziet u deze regiowerking verder evolueren?

T.OP Limburg is ontstaan uit het Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK) rond Ford Genk. Vandaag zitten er een viertal realisaties in de pijplijn die veel minder te maken hebben met het economisch weefsel dat daaraan was gekoppeld.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Collega's, de territoriale ontwikkelingsprogramma's zijn ontstaan in de vorige legislatuur en in deze legislatuur uitgebreid met de T.OP-werking Kust.

T.OP is een platform voor samenwerking en projectontwikkeling waar regionale en lokale actoren de krachten bundelen om samen maatschappelijke uitdagingen aan te gaan. Het is een typisch voorbeeld van gebiedsgericht en geïntegreerd werken aan een visie op een gebied, waarbij ook afspraken gemaakt worden over de uitvoering van die visie. Dit platform wordt van bij het begin mee ontwikkeld vanuit mijn administratie, die mee de trekker is. Maar het ruimtelijk beleid, of het omgevingsbeleid in zijn geheel, beschikt uiteraard over een veelheid aan instrumenten om de omgeving mee vorm te geven. De T.OP-werking met zijn uitgesproken gebiedsgerichte en realisatiegerichte benadering is daar slechts één van.

Ik verwijs binnen ruimtelijke ordening uitdrukkelijk naar de werking van strategische projecten, waar het de bedoeling is dat van onderuit projectaanvragen worden ingediend die, na goedkeuring, drie jaar onder leiding van een door de Vlaamse overheid gesubsidieerde coördinator werken aan visie en draagvlak. Ik verwijs ook naar meer punctuele gebiedswerkingen, zoals de werking rond de Kleine Nete, de Demer of de Moervaart, waar op vraag van Vlaanderen de gouverneur alle partijen bij elkaar brengt om een gebiedsvisie te ontwikkelen. Vanuit Vlaanderen worden naderhand, nadat er consensus is in de groep, de nodige instrumenten ingezet om de visie om te zetten in realisaties.

Ik geloof sterk in het stimuleren van een sterke lokale betrokkenheid en initiatief van onderuit. De grote maatschappelijke uitdagingen moeten tegelijkertijd door Vlaanderen en de lokale besturen worden aangepakt.

Om die reden hebben we, in het kader van het traject tot het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, ook tien gebiedsgerichte werkgroepen aan het werk gezet om de theorie van het groenboek om te zetten in de realiteit. Uit de mededeling met de stand van zaken van de twaalf gebieden die we elke zes maanden aan de Vlaamse Regering voorleggen, blijkt ook dat de realisaties intussen goed opschieten.

Ik kom nu tot de essentie van mijn antwoord. Ik formuleerde in het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen een visie voor geïntegreerde gebiedsontwikkeling. Het is een bovenlokale werkpraktijk waarin gemeenten samen met de andere overheden, maatschappelijke partners, ondernemers en burgers hun projecten kunnen

afstemmen en realiseren. Ik zet sterk in op de creatie van samenwerkingsverbanden waarbinnen partijen samenwerken om vanuit een visie ontwikkelingsprogramma's op te stellen en te realiseren. De bedoeling is dat projecten en acties van individuele partijen elkaar kunnen versterken en dat maatschappelijke vraagstukken kunnen worden aangepakt op het juiste schaalniveau.

Het is belangrijk dat gemeenten nog beter gaan samenwerken omdat maatschappelijke vraagstukken zoals waterbeheer, de ontwikkeling van de woningvoorraad of mobiliteitsbeheer een bovenlokale en samenhangende aanpak vereisen. Ik bepleit een vrijwillige samenwerking die van onderuit kan groeien, ondersteund vanuit het Vlaams ruimtelijk beleid. Het is niet mijn bedoeling om van bovenaf een nieuwe bestuurslaag te gaan opleggen.

In dat verband lijkt het me aangewezen dat we, naar aanleiding van de verdere bespreking rond het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, de werking van alle gebiedswerkingen aan een grondige evaluatie onderwerpen en nagaan welke de voor- en nadelen zijn van al deze gebiedswerkingen. Het is duidelijk dat elk van de gebiedsgerichte werkingen voor- en nadelen heeft. Maar een goede evaluatie daarvan, door een onafhankelijk onderzoek, lijkt me niet meer dan logisch. Op die manier kunnen we de werking van ons ruimtelijk beleid voor de toekomst stelselmatig verbeteren en ook uitbreiden.

Gebiedsgericht en geïntegreerd werken is volgens mij de toekomst in ruimtelijke ontwikkelingsbeleid. Wie dan precies welke rol krijgt in de gebiedsgerichte werking, zal ook moeten worden onderzocht, of zal in een aantal gevallen organisch groeien. In het witboek BRV wordt een overzicht gegeven van de Vlaamse Ruimtelijke Werven. Deze werven zijn voor mij richtinggevend voor de gebieds- en projectontwikkeling waarin het Vlaams ruimtelijk beleid het initiatief neemt. Op andere vlakken zal Vlaanderen meer ruimte moeten geven aan provincies, gemeenten, intergemeentelijke samenwerkingen of andere bovenlokale structuren, bijvoorbeeld de regionale landschappen, om hun rol op te kunnen nemen. De rol van Vlaanderen is dan eerder faciliterend.

Ik zal de komende maanden de gebiedsgerichte aanpak, de initiatiefnemers hier toe en de stimulansen hiertoe verder uitwerken in het traject van witboek naar ontwerp Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Ik wil komen tot een gestroomlijnde aanpak. We moeten inderdaad alles eens op een rijtje zetten, maar dan gebaseerd op een objectieve analyse.

De voorzitter: Mevrouw Peeters heeft het woord.

Lydia Peeters (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw antwoord.

U zegt dat de nadruk meer moet worden gelegd op lokale besturen en op samenwerking in het kader van gebiedsgerichte aanpak. Ik kan dat enkel onderschrijven.

U zegt dat u gaat evalueren. Wanneer dat zou gebeuren, is me niet heel duidelijk.

U wilt in de gebiedsgerichte werking gaan naar veel meer samenwerking en naar het zoeken van partners. Als ik de twee T.OP's neem die op dit ogenblik lopen, Limburg en de Noordrand, dan merken we dat er toch veel geld naartoe gaat. Voor 2016 is er een kleine 500.000 euro uitgegeven; voor 2015 was dat 650.000 euro. Dat is veel geld. Voor de strategische projecten is er een subsidie van ongeveer 350.000 euro. Ik denk dat het goed zou zijn om eens te evalueren.

U gaat ervan uit dat lokale besturen de gebiedsgerichte werking mee trekken, terwijl wij toch zien dat de territoriale ontwikkelingsprogramma's zoals ze nu voorliggen, vooral worden getrokken vanuit Ruimte Vlaanderen en veel minder

van onderuit. Deze bedenking zou ik toch willen maken. Ik noteer dat u dit alleszins zult evalueren.

Bij aanvang van T.OP Limburg gingen we ervan uit dat dit werd gekoppeld aan het SALK en het versterken van het economisch weefsel in Limburg naar aanleiding van de sluiting van Ford Genk. Als we nu kijken welke transitie men in T.OP Limburg verder wil ontwikkelen, dan gaat het over het kolenspoor en over de intermodale mobiliteit die vooral gelinkt is aan het fietsnetwerk, het gaat over het multifunctioneel vijvergebied De Wijers en over het verdichten en ont-snipperen van het Nationaal Park Hoge Kempen. Deze vier items moeten naar een transitie leiden en hebben alleszins nobele doelstellingen, maar die volgens mij toch wel wat verder af staan van dat wat initieel de bedoeling was, namelijk het versterken van het economisch weefsel zoals het gepland was in het SALK.

Minister, ik zou toch willen vragen om dit op te nemen in de evaluatie zodat men het doel dat men voor ogen had – het versterken van het economisch weefsel – zeker meeneemt.

De voorzitter: De heer Ronse heeft het woord.

Axel Ronse (N-VA): Collega Peeters, ik wil u danken voor de vraag. Het is een bijzonder interessante vraag omdat het witboek ook uitgaat van de gebiedsgerichte en bovenlokale samenwerking. Minister, ik ben blij u te horen zeggen dat de toekomst van de ruimtelijke ordening bovenlokale samenwerking is. In mijn streek, regio Zuid-West-Vlaanderen, hebben we al die middelen niet nodig gehad. Het is gebeurd in de schoot van Leiedal.

Ik begrijp van collega Peeters dat de T.OP-werking aan een evaluatie toe is. Minister, ik heb u dat ook horen zeggen. Ik juich dat toe. Het goede uit de T.OP-werking moet worden opgenomen in het witboek. De proefregio's waarnaar u verwees, moeten als practice worden geanalyseerd om uitvoering te geven aan wat in het witboek staat: bovenlokale ruimtelijke ordening; regio's een programma geven; laat ze zelf beslissen op basis van een aantal principes. Zo krijgen we een veel betere ruimtelijke ordening dan van een kleurboek dat doordrongen is van regelneverij.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: T.OP en de selectie van de projecten stamt uit de vorige legislatuur. Ik wil de evaluatie op een goede manier doen. Ik wil ze laten gelijklopen met BRV. Als we tot een definitief BRV komen, moeten we eruit zijn en goede keuzes maken hoe we daarmee omgaan. De ervaringen op het terrein nemen we zeker mee.

Het is goed en fijn om te horen dat iedereen voorstander is van de gebiedsgerichte werking en dat het op het terrein mooie voorbeelden kan opleveren, met of zonder T.OP-werking. In Zuid-West-Vlaanderen zien we dat het ook zonder kan. We moeten alles eens rustig op een rijtje zetten en op basis daarvan beslissen.

De voorzitter: Mevrouw Peeters heeft het woord.

Lydia Peeters (Open Vld): We zijn het er allemaal over eens dat de gebiedsgerichte werking erg belangrijk is. Er is al veel geld en inzet van heel wat vte's gegaan naar T.OP. We moeten dit zeker verder evalueren. Dit is totaal niet aan bod gekomen in uw recente beleidsbrief. Ik weet niet of dit een veeg teken was, maar ik verneem nu dat het verder wordt opgevolgd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de relatie tussen sectorale beschermingsinstrumenten en ruimtelijke uitvoeringsplannen – 593 (2016-2017)**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

De voorzitter: Collega's, volgens de agenda zouden we nu drie samengevoegde vragen moeten behandelen van de collega's Caron, Vandaele en Tobback. De heer Tobback heeft zich echter net verontschuldigd, en de heer Caron zit elders vast. Ik geef dus onmiddellijk het woord aan de heer Vandaele.

Wilfried Vandaele (N-VA): Minister, ik wilde mijn vraag niet specifiek enten op het ruimtelijk uitvoeringsplan Brugge, maar ik stel vast dat de andere twee geagendeerde vraagstellers dat wel hebben gedaan. Dus misschien moet ik er geen doekjes om winden.

In uitvoering van het regeerakkoord neemt u maatregelen om de meest waardevolle bossen te beschermen en om de historisch permanente graslanden te vrijwaren. Dit gebeurt soms via een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) en soms ook via sectorale instrumenten. We moeten er natuurlijk voor zorgen dat beide instrumenten niet tegen elkaar werken, maar dat ze elkaar versterken. Het is dan ook heel onlogisch om bepaalde bossen of graslanden eerst via sectorale instrumenten of kaarten te beschermen, maar ze tegelijk via een RUP een andere, hardere bestemming te geven. Ik weet dat er argumenten zijn om in bepaalde gevallen open ruimte om te zetten in harde bestemmingen. Als dat echter gebeurt, dan moet dat minstens ergens worden gecompenseerd of moet er minstens een geste worden gedaan om tot compensatie over te gaan.

In dit specifieke geval komt er een ruimtelijk uitvoeringsplan waarbij een stuk bos van 1 hectare wordt omgezet in kantooruimte. Ik vind dat niet verstandig. Het zou beter zijn om dat kleine stukje eruit te halen om discussies te vermijden. Het is bijna een 'Essersscenario', want het stuk bos is bovendien eigendom van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB), de Vlaamse overheid dus. Essers wenkt. Ik zou niet graag zien dat straks de Lappersforters weer in de bomen gaan hangen.

In hetzelfde dossier zit ook ruim 10 hectare aan waardevolle poldergraslanden, beschermd via het landbouwspoor als ecologisch kwetsbaar blijvend grasland (EKBG). Dat is ook vastgelegd op de kaart die we niet zo lang geleden hebben goedgekeurd. Als die echt niet te behouden zijn en verdwijnen, verwacht ik dat er ergens op een andere plaats een compensatie komt. Ik weet dat het woord 'compensatie' misschien niet helemaal toepasselijk is, maar ik gebruik het ook niet als een juridische term.

Ik heb u een tijdje geleden daarover een schriftelijke vraag gesteld om mijn bezorgdheid te uiten. U antwoordde heel omstandig dat compenseren niet verplicht is, ook niet van Europa. Ik weet dat. Dat is niet verplicht op de terreinen die beschermd zijn via het landbouwspoor en zelfs niet op de terreinen die beschermd zijn volgens het Natuurdecreet, alleen als het over speciale beschermingszones (SBZ) gaat.

Niettemin zou het logisch lijken om daar toch, noem het een geste, te doen. Minister, ik spreek me dus niet uit over de vraag of het een goed of slecht, een positief of negatief RUP is. Die beslissing is gevallen. Ik wil alleen uw aandacht vragen voor die twee natuurelementen. Enerzijds de 1 hectare bos die verloren gaat en anderzijds de 10 hectare permanent grasland, waarvan ik in het ene geval zeg: laten we dit schrappen, en in het andere geval: laten we toch ergens een plek zoeken om die graslanden te compenseren.

Minister, het is dus eigenlijk een algemene vraag: is het volgens u wenselijk en verdedigbaar om beschermde poldergraslanden aan de ene kant en bossen aan

de andere kant via een RUP te herbestemmen naar een harde functie zonder daar een compensatie voor te bepalen?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mijnheer Vandaele, de poldergraslanden zijn goed en voldoende beschermd. We hebben twee soorten beschermingen, een in het kader van het Natuurdecreet en een in het kader van EKBG-percelen. Dat is zo bepaald in het kader van een landbouwbescherming.

De aanduiding van die percelen gebeurde onafhankelijk van wie de actuele gebruiker is. Onafhankelijk van de beroepsactiviteit hebben die het EKBG-statuuut gekregen. Dat is logisch, want het kan dat een perceel het ene jaar wordt gebruikt door een landbouwer en het jaar nadien niet meer. Dat kan dus wijzigen. Het is een beslissing van de gezamenlijke Vlaamse Regering.

Vanuit de Europese Commissie zijn er richtsnoeren om daarmee om te gaan. De Europese Commissie wil de lidstaten helpen bij de uitvoering van de bepalingen over de bescherming van die graslanden in het kader van de vergroening van het gemeenschappelijk landbouwbeleid. De Europese Commissie zegt dat de lidstaten, wanneer ze ecologisch kwetsbaar blijvend grasland aanduiden, dat ook kunnen intrekken op een gemotiveerde manier. Daar zijn een aantal voorwaarden aan verbonden. Het moet gaan om redenen van groot belang. Dit moet zijn opgenomen in een administratieve beslissing door de verantwoordelijke overheid. Het moet ook worden gemeld aan de Europese Commissie.

De Europese verordening zegt ook dat er geen verplichting is tot compensatie bij de intrekking van de aanduiding als ecologisch kwetsbaar grasland. Dat is ook logisch, aangezien het een facultatieve bescherming is. We zijn bij de 4 beste lidstaten van Europa: slechts 4 van de 28 lidstaten hebben die vrijblijvende bescherming gedaan. Daarom ook voorziet Europa in die mogelijkheid.

De voltallige Vlaamse Regering heeft inderdaad een beslissing genomen over het ruimtelijk uitvoeringsplan Brugge, meer bepaald ook over het voetbalstadion en de omgeving die daar zou moeten worden ingepland. Er is een volledige planning van wat waar moet komen. Dat bouwt trouwens grotendeels voort op plannen die ook in het verleden al zijn goedgekeurd.

In het kader van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan is er ook een plan-MER opgemaakt. Dat plan-MER heeft uiteraard ook iets gezegd over de voorschriften en dergelijke meer, dus ook over de waardevolle graslanden in de deelgebieden Sint-Pietersplas-Blankenbergse Steenweg en De Spie. Ter zake zijn ook milderende maatregelen voorgesteld, die uiteraard ook zijn opgenomen in het plan. Op dat vlak hebben we dus ook het MER gevolgd.

Het is zo dat er geen compensatie nodig is, omdat het om een overheidsbeslissing gaat. Het is ook een planningsinitiatief. Dit houdt ook absoluut niet in dat er bijvoorbeeld een bos zou moeten verdwijnen. Dit moet worden bekeken op basis van de bouwvergunning, waarbij er dan concreet een uitspraak moet worden gedaan. Dit heeft op zich ook niets te maken met het planningsinitiatief dat is genomen. De Vlaamse Regering heeft dus geoordeeld dat er niet in compensaties is voorzien, maar wel in milderende maatregelen in het ruimtelijk uitvoeringsplan. Andere zaken moeten dan worden bekeken op het niveau van de vergunningen, en dat komt hier niet aan bod op basis van het ruimtelijk uitvoeringsplan.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Minister, ik ben het niet met u eens. Natuurlijk hebt u in theorie gelijk. U moet niet compenseren. U verstopt zich achter het feit dat u

van Europa niet moet compenseren. Daar gaat het me echter niet om. Het gaat erom dat we aan de ene kant sectorale maatregelen hebben genomen om dingen te beschermen. We hebben dat inderdaad samen gedaan. We hebben er ook hard aan getrokken in dit parlement. Dat gaat dan over de zonevreemde bossen aan de ene kant, maar vooral over die poldergraslanden aan de andere kant. Nu laat men eigenlijk die sectorale bescherming in conflict komen met een ruimtelijk uitvoeringsplan. U kunt zeggen dat u daar juridisch niets voor moet doen, dat Europa u dat niet vraagt, maar dat is gewoon geen goed signaal. Het is ook gewoon geen goede houding. We hebben getoond dat het ons menens is met het beschermen van die dingen. Ik verwijs naar wat u daarnet hebt gezegd. We hebben ook lang genoeg aangedrongen en bekeken of dat een voldoende bescherming is, enerzijds via het natuurspoor, anderzijds via het landbouwspoor. We waren het erover eens dat dit inderdaad stand kon houden, dat we daarmee uit de voeten konden. Nu het eerste concrete voorbeeld zich echter aandient met een ruimtelijk uitvoeringsplan, zegt u dat u niet moet compenseren en dat dus niet doet. Ik vind dat heel jammer. U brengt hier ook een discussie op gang. U brengt hier eigenlijk verzet en protest op gang. Dat kan perfect worden vermeden. Ik denk niet dat dat voor u een goede zaak is. Ik denk niet dat dat voor uw regering een goede zaak is. Ik denk niet dat het voor de parlementsleden van de meerderheid een goede zaak is. Eigenlijk begrijp ik het niet. Ik heb uw juridisch advies gelezen. Het klopt dat u dat niet moet doen, maar daar is het me niet om te doen. Of u het nu wel of niet moet doen, mij lijkt het een elementaire zaak van gezond verstand om het te doen. Ik vind het jammer. Ik begrijp het ook niet, eigenlijk.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mijnheer Vandaele, dit is een collectieve beslissing van de regering, die goed onderbouwd is, die goed in elkaar zit, die voortbouwt op plannen in dezelfde zin die al in de vorige legislatuur waren voorgelegd. Zo onlogisch lijkt die keuze me dus niet. Dit is ook een voortzetting van wat toen al is beslist, ook door mijn voorganger.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Minister, ik heb u in de loop van de namiddag al heel vaak horen zeggen dat het een collectieve beslissing van de regering is en dat wij daar ook in zitten of zaten. Ook daar is het me niet om te doen en u weet perfect, u weet zeer goed wat de houding van de N-VA is geweest bij de voorbereiding van dit dossier.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.