



Vlaams  
Parlement

vergadering **C172**  
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

### **Commissievergadering**

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

van 14 maart 2017

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Elisabeth Meuleman aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over dieselgate – 1288 (2016-2017)	
INTERPELLATIE van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de conclusies van de Europese onderzoekscommissie naar dieselgate en de gerapporteerde nalatigheid van lidstaten – 21 (2016-2017)	4
VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over dieselgate bij vrachtwagens – 1432 (2016-2017)	13
VRAAG OM UITLEG van Bart Nevens aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de mogelijke verschuiving van de luchthaven van Zaventem – 1340 (2016-2017)	16
VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over een uitbreiding van de lage-emissiezone in Antwerpen – 1439 (2016-2017)	19
VRAAG OM UITLEG van Axel Ronse aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de strategische milieubeoordeling van het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen – 1196 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de blijvende commotie rond een aantal uitgangspunten van het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) – 1305 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het standpunt van de Vlaamse Regering over de betonstop – 1328 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Bruno Tobback aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de tegenstrijdige verklaringen van leden van de Vlaamse Regering omtrent het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) – 1344 (2016-2017)	22
VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de recentste resultaten van het rapport van de Mestbank voor het winterjaar 2015-2016 – 1342 (2016-2017)	39
VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het onderhoud van hoogrendementsketels – 1360 (2016-2017)	44
VRAAG OM UITLEG van Elisabeth Meuleman aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het Natuurrapport 2016 en de groene infrastructuur – 1366 (2016-2017)	46

---

VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de loopvlakvernieuwing en de nieuwe milieubeleidsovereenkomst voor autobanden – 1378 (2016-2017)	51
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de mogelijkheden van paardenhouderij in agrarisch gebied – 1401 (2016-2017)	55
VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over hergebruik en recyclage van smartphones – 1419 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de recyclage van smartphones in Vlaanderen – 1431 (2016-2017)	60

**VRAAG OM UITLEG van Elisabeth Meuleman aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over dieselgate – 1288 (2016-2017)**

**INTERPELLATIE van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de conclusies van de Europese onderzoekscommissie naar dieselgate en de gerapporteerde nalatigheid van lidstaten – 21 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** Mevrouw Meuleman heeft het woord.

**Elisabeth Meuleman (Groen):** Voorzitter, minister, collega's, half oktober spraken we in deze commissie het laatst over dieselgate. U kon toen weinig meer vertellen over het verloop van de werkzaamheden in de interfederale werkgroep Milieu en Gezondheid, en over het onderzoek dat bij het parket loopt. Hopelijk is daar vier maanden later meer duidelijkheid over.

U vertelde in oktober onder meer dat er een specifiek onderzoek is gebeurd in Wallonië. De resultaten daarvan zouden worden overgemaakt, waarna de werkgroep opnieuw zou samenkomen. Ik ben benieuwd naar die resultaten.

Maar niet iedereen is even afwachtend als de Vlaamse Regering. De slome Vlaamse reactie op dieselgate staat in schril contrast met sommige andere beleidsniveaus en met de schikkingen, boetes, processen en akkoorden in de Verenigde Staten.

Zo publiceerde de Europese onderzoekscommissie die werd opgericht naar aanleiding van de sjoemelsoftware bij Volkswagen, op 5 december 2016 haar ontwerprapport, met daarin een aantal bijzonder scherpe conclusies. Het rapport spreekt verschillende keren over wanbeleid – maladministration – bij de lidstaten, bijvoorbeeld wat betreft de onwil om snel genoeg de Real Driving Emissions-tests in te voeren: "The Member States' failure to take an active part in the 'Real Driving Emissions-Light Duty Vehicles' (RDE-LDV) working group constitutes maladministration. With the exception of a few Member States, such as the UK, the Netherlands, Germany, France, Denmark and Spain, the vast majority did not participate in the RDE-LDV working group, despite voicing criticisms of the Commission's proposals."

Lidstaten zijn zelf verantwoordelijk voor de controle van de wagens, maar hebben die controle nooit ernstig aangepakt. Uiteraard lagen vooral de lidstaten met een eigen auto-industrie dwars, maar dat maakt het des te onbegrijpelijker dat België en Vlaanderen hierin niet het voortouw namen.

Bovendien, zo stelt het rapport nog, hebben de meeste lidstaten te weinig bijkomende tests uitgevoerd: "Most Member States did not take steps to better understand the large discrepancies between emissions levels measured in the laboratory and on the road by carrying out additional tests outside of the NEDC conditions. This constitutes maladministration."

En het Europees Parlement gaat nog verder: net zoals in deze commissie al meermaals is opgeroepen om méér te doen dan een rechtsprocedure starten, blijft de basishouding van de Vlaamse Regering – en bij uitbreiding ook de Federale Regering – afwachtend en laat ze het initiatief over aan de autobouwers. De bescherming van consumenten, het vrijwaren van propere lucht en het opleggen en doen naleven van regels, zijn echter taken van de overheid, niet van multinationals die erop gericht zijn winst te maken, desnoods ten koste van de volksgezondheid, zoals dieselgate aantoont. "Member States have applied neither

financial nor legal penalties to car manufacturers in the aftermath of the emissions case. No mandatory initiatives to recall or retrofit non-conform vehicles were taken, and no type-approvals were withdrawn. Where recalls or retrofitting took place, this was done as a voluntary initiative by car manufacturers, following political pressure.”

De voorbije weken bleek nogmaals dat een strenge, zelfs combattieve houding tegenover Volkswagen geen overbodige luxe is. Integendeel, het kan zijn vruchten afwerpen. In de Verenigde Staten, waar het gesjoemel aan het licht kwam – ondanks het minieme aandeel van dieselwagens –, heeft Volkswagen al een half miljoen wagens hersteld en in totaal miljarden dollar toegezegd aan compensaties. In Europa weigert de Duitse autobouwer de gedupeerde autobezitters of overheden tegemoet te komen.

Op 7 januari 2017 pleitte Volkswagen in de Verenigde Staten schuldig voor fraude en obstructie van federaal onderzoek: “The automaker will pay a \$2.8 billion criminal fine and \$1.5 billion in civil penalties for rigging more than half a million vehicles with software to cheat pollution laws and lying to U.S. investigators about the nature of the conspiracy.” Volkswagen betaalt dus ook boven op de compensaties een monsterboete van 4,3 miljard dollar. Het bedrijf was in oktober 2016 trouwens al tot een minnelijke schikking gekomen om 2,3 miljard dollar te betalen voor milieumaatregelen in de VS en 2 miljard dollar voor ‘clean air infrastructure’.

Ik begrijp uit de schriftelijke vraag van collega Peter Van Rompuy van 15 november 2016 dat er geen gedeelde fiscale inkomsten zijn voor Vlaanderen. Maar de schade ligt natuurlijk elders: bij de luchtkwaliteit, de volksgezondheid, het consumentenvertrouwen enzovoort. Het voorbeeld van de Verenigde Staten toont aan dat een overheid wel degelijk schadevergoedingen kan afdwingen die op hun beurt geïnvesteerd kunnen worden in de verbetering van onze luchtkwaliteit.

Minister, volgende vragen stel ik dan ook graag om u aan te sporen na anderhalf jaar eindelijk in actie te schieten.

Hoe vaak is de interfederale werkgroep Milieu en Gezondheid samengekomen sinds 11 oktober 2016? Welke concrete afspraken met betrekking tot dieselgate en het verbeteren van de luchtkwaliteit zijn hieruit gekomen? Wat zijn de resultaten van het ‘specifiek onderzoek’ in Wallonië?

Wat is de stand van zaken van de rechtsprocedure tegen Volkswagen? Wat is de timing voor verdere stappen? Liggen eventuele juridische uitspraken in de tijd niet bijzonder ver van de gepleegde fraude?

Hebt u kennisgenomen van het ontwerprapport van de Europese onderzoekscommissie over dieselgate?

België heeft als lidstaat blijkbaar niet deelgenomen aan de RDE-LDV working group om real driving emissions uit te werken. Wist u hiervan? Hebt u hierop aangedrongen? Spreekt u de andere bestuursniveaus hierop aan?

Heeft Vlaanderen, zoals het rapport zegt, nagelaten bijkomende tests uit te voeren “to better understand the large discrepancies between emissions levels measured in the laboratory and on the road”? Welke maatregelen hebt u wél genomen? Is Vlaanderen hierin de fout gegaan? Zult u in de toekomst wél tests laten uitvoeren, bijvoorbeeld door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO)?

Bent u het eens met de kritiek van het Europees Parlement dat de lidstaten te lethargisch zijn in hun non-reactie op dieselgate? Bent u samen met uw federale collega Kris Peeters alsnog van plan sancties op te leggen aan Volkswagen?

Zult u de federale partners, andere lidstaten en de Europese Milieuraad aansporen om een krachtigere houding aan te nemen ten aanzien van Volkswagen?

**De voorzitter:** De heer Sanctorum heeft het woord.

**Hermes Sanctorum-Vandevorde (Onafhankelijke):** Voorzitter, minister, collega's, anderhalf jaar geleden, september 2015, brak dieselgate los. Het is inderdaad begonnen in de Verenigde Staten, waar bleek dat er sjoemelsoftware was geïnstalleerd in wagens van Volkswagen. Uiteindelijk is het schandaal ook overgewaaid naar Europa, waar ook op grote schaal zulke wagens rondreden. Dat schandaal gaf aanleiding tot de oprichting van een onderzoekscommissie in het Europees Parlement.

Minister, we hebben al meermaals gediscussieerd over dieselgate in deze commissie. U hebt altijd de houding aangenomen van: we wisten het niet en we konden het ook niet weten. Daar komt het eigenlijk op neer. Wat het rapport van de onderzoekscommissie naar boven brengt, klinkt toch wel enigszins anders.

Ik citeer wat u op 6 oktober 2015 in het parlement hebt gezegd: "Ik vind het dan ook totaal fout, mijnheer Sanctorum, dat u hier doet alsof iedereen medeplichtig zou zijn en alsof de overheden dit zouden hebben geweten. U haalt hier twee zaken door elkaar, ik kom daar straks op terug. In Dieselgate gaat het over een fraude die werd toegegeven door Volkswagen zelf. Niemand wist dit, niemand heeft dit kunnen weten. Het is essentieel om dat hier te vermelden."

Voor alle duidelijkheid: ik twijfel er niet aan dat u dat niet wist, want anders zouden we echt met een groot probleem zitten, maar u had het moeten weten. Dat was mijn stelling het voorbije anderhalf jaar, en dat is ook de stelling van de onderzoekscommissie van het Europees Parlement. De voorzitter van de Europese onderzoekscommissie zegt: "De verpletterende verantwoordelijkheid van alle lidstaten in het toezicht op de Europese wetgeving en de uitstootnormen. Dat heeft deze onderzoekscommissie blootgelegd. Er is gewoon geen markttoezicht. Ik daag u uit om na te gaan hoe dat markttoezicht in België gebeurt."

Dat was een uitspraak in de tijd, maar er zijn ook heel wat andere uitspraken gedaan door mensen van uw partij die even kritisch zijn over de rol van de lidstaten.

Minister, hoe staat u daartegenover? Gaat u akkoord met de conclusies van de Europese onderzoekcommissie dat ook de Europese Commissie en Europese lidstaten minstens politiek medeverantwoordelijk zijn voor het dieselgateschandaal? Mogen we daaruit concluderen dat Vlaanderen mee politiek verantwoordelijk is volgens u en de regering?

U hebt zich indertijd geëngageerd om VW voor de rechter te dagen. Er werd een raadsman aangesteld en er werd een hele procedure opgestart. Wat is er intussen gebeurd? Welke gerechtelijke acties hebt u intussen ondernomen tegen autofabrikanten verantwoordelijk voor eventuele of bewezen sjoemelsoftware?

Er is een gebrek aan transparantie over de terugroepacties van autofabrikanten. Vandaag rijden er nog altijd een aanzienlijk aantal diesels met sjoemelsoftware rond. Hoe wilt u de autofabrikanten verantwoordelijk voor de sjoemelsoftware, versneld aanzetten tot terugroeping?

Steunt u de aanbeveling van het rapport om een onafhankelijk Europees agentschap op te richten dat controle uitoefent op de nationale keuringsinstanties die bepaalde types van hun auto's goedkeuren?

Is intussen onderzocht wat de impact is van dieselgate op Vlaanderen, in het bijzonder op het vlak van bijkomende luchtvervuiling? Ongetwijfeld heeft dit een

impact gehad op de gezondheid van de Vlaming, zeker in steden waar de druk van het autoverkeer en de daarmee gepaard gaande uitstoot bijzonder groot is.

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** De overkoepelende werkgroep is in december samengekomen en heeft tijdens een vergadering meer toelichting gekregen van VW. Tijdens dit gesprek is er een overzicht gegeven van de betrokken voertuigen en van de oplossingen waarin de fabrikant voorziet.

Wat de terugroepactie van diesels met sjoemelsoftware betreft, heeft VW voor de drie getroffen modellen een technische oplossing voorgesteld aan de betrokken eigenaars die ook allemaal zijn aangeschreven. De verdere controle en alles wat homologatie is, valt niet onder mijn bevoegdheid – ik herhaal dat nogmaals – maar onder de bevoegdheid van minister Weyts.

Het onderzoek in Wallonië is ook al een aantal keren aan bod gekomen. Voor zover wij hebben begrepen, ging het over een test waarbij diesels in reëel verkeer gemeten zijn. Die emissies liggen inderdaad hoger – we wisten dat al –, maar dat betekent niet dat we ook de oorzaak kennen of weten in hoeverre dit iets te maken heeft met sjoemelsoftware. Het is al langer geweten dat de reële uitstoot van NO<sub>x</sub>-emissies hoger ligt dan wat er in de testfase of in de testcyclus naar boven komt. In hoeverre dat te maken heeft met de sjoemelsoftware, het ontbreken van een goede testprocedure of andere factoren, is niet afgebakend. Het is voor de bevoegde autoriteiten geen evidente zaak om exact te achterhalen hoe de sjoemelsoftware werkt, welke gevolgen dat heeft voor de emissies van de voertuigen en bijgevolg hoe groot ook de impact is op de luchtvervuiling.

Toen dit aan het licht kwam, hebben we de zaak meteen aanhangig gemaakt. We hebben een verklaring afgelegd als benadeelde persoon bij het parket van Brussel. Daar is een strafrechtelijk opsporingsonderzoek gestart dat loopt onder leiding van de procureur des Konings te Brussel. In het kader van dat onderzoek heeft de procureur des Konings via de minister van Justitie een internationaal rechtshulpverzoek gericht aan Duitsland, meer concreet met het verzoek om inzage en kopie te krijgen van het rapport van de Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) over de uitstoot van de bewuste voertuigen en de voorgestelde oplossingen inclusief de meetresultaten. Meer bepaald is gevraagd naar resultaten van testen die werden uitgevoerd conform de Europese reglementering. Het gaat dan over voertuigen uitgerust met de EA 189-motor en eventueel ook andere binnen de VW-groep om te kunnen achterhalen wat dan wel de werkelijke uitstootresultaten zijn, en dat op het vlak van stikstofoxide, koolstofoxide, koolwaterstoffen, fijnstof en brandstofverbruik.

Er is ook gevraagd of er objectief vastgestelde cijfergegevens bestaan die het verschil aangeven tussen de opgegeven uitstootcijfers, de werkelijke cijfers met sjoemelsoftware in werking en de werkelijke uitstootcijfers. Aangezien uit een aantal verklaringen blijkt dat er een aantal oplossingen zouden zijn, heeft de procureur ook daarnaar gevraagd.

De procureur heeft ook gevraagd of het onderzoek in Duitsland ook heeft uitgewezen of de manipulatieve software naast de uitstoot van stikstofoxiden, ook het brandstofverbruik heeft beïnvloed.

Er is ook gevraagd een digitale lijst te bezorgen van alle voertuigen uitgerust met een dergelijke motor en in voorkomend geval andere motoren die geïnfecteerd zijn door die manipulatieve software van de groep VW en ook ingeschreven zijn in België.

Met het oog op de verdere vrijwaring van de belangen van het Vlaamse Gewest hebben onze raadsmanen ook schriftelijk nog eens bij de procureur des Konings

aangedrongen op verder onderzoek dat snel en adequaat moet worden afgehandeld. In de brief hebben wij gevraagd dat er snel initiatieven worden genomen rond de concrete resultaten die door de Duitse overheid worden overgemaakt. Ik zal er bij mijn collega in de Bondsrepubliek op aandringen dat die resultaten ook aan de procureur worden bezorgd.

De timing voor verdere stappen in deze strafrechtelijke procedure ligt in handen van het parket. Eenmaal het strafonderzoek in gang is gezet, moet men daarop wachten.

Ik heb uiteraard ook kennisgenomen van het rapport van de Europese onderzoekscommissie. De bevindingen daaruit over het verschil tussen de labotesten en de reële emissies liggen in lijn van wat we al eerder in deze commissie hebben besproken. Wat de bevindingen over de rol van de lidstaten betreft, heeft België de commissie altijd opgeroepen om snel een oplossing te vinden via de goedkeuring van de regelgeving over de real driving emissions. Wij hebben de commissie altijd gesteund in de voorstellen die op tafel liggen.

De RDE-LDV working group is een zuiver technische werkgroep waaraan Vlaanderen niet deelneemt. De bevindingen van die werkgroep werden natuurlijk wel besproken in het Technical Committee Motor Vehicles. Dat is een technische werkgroep op het niveau van de experts van de lidstaten. Voor België is dat de Federale Overheidsdienst Mobiliteit. In deze werkgroep komen niet alleen leefmilieuaspecten aan bod maar ook veiligheidsaspecten. Voor alles wat met real driving emissions te maken had, was er een goede afstemming met de gewestelijke leefmilieuadministraties.

We hebben zelf geen tests uitgevoerd over deze problematiek. In het verleden zijn er in opdracht van onze diensten wel metingen gebeurd in het reële verkeer door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek, maar dan vooral op bussen, en in beperkte mate ook op personenwagens. Metingen in reëel verkeer worden intussen al geruime tijd, ook door het onderzoeksbureau TNO (Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek) uitgevoerd. Hun bevindingen worden nauwgezet opgevolgd. Dit onderzoek zelf publiceren heeft weinig zin.

Op basis van deze en andere metingen werd tot voor kort het verschil tussen de reële emissies en de homologatiewaarden toegeschreven aan het falen van de emissietests en niet aan fraude. Ik heb daarom lang voor dieselgate aangedrongen op de aanpassing van de testprocedure op Europees niveau. De fraude kwam pas later aan het licht.

De Amerikaanse testprocedure en wat als fraude wordt beschouwd, is anders dan in Europa. Het is bovendien homologatiewetgeving die door minister Weyts wordt opgevolgd. De meesten bevindingen uit het rapport van de Europese onderzoekscommissie vanaf punt 14 hebben trouwens betrekking op het type goedkeuring van voertuigen waarvoor de minister van Mobiliteit bevoegd is.

Dat geldt ook voor de bevindingen van het Europees Parlement rond het niet optreden van de lidstaten. Dat gaat dan over de bevoegdheden mobiliteit. Binnen mijn bevoegdheden heb ik de nodige juridische stappen gezet.

Tot voor kort was homologatie een federale bevoegdheid en droeg Vlaanderen geen enkele verantwoordelijkheid. Sinds de zesde staatshervorming, 1 januari 2015, is de Vlaamse overheid bevoegd geworden. Volgens mijn informatie worden in Vlaanderen geen homologaties van bepaalde merken goedgekeurd, alleen individuele homologaties. We zijn dus vooral afhankelijk van buitenlandse homologatiediensten en dus ook van de controle van de bevoegde overheden die dat daarop uitvoeren.

Er is een krachtige houding nodig ten aanzien van Volkswagen. Dat hebben we ook gedaan. We hebben meteen de nodige jurisdictionele stappen gezet. Maar



het voorkomen van fraude is natuurlijk ook belangrijk. Dat zou via de aanpassing van de type goedkeuring moeten worden gegarandeerd, en dat behoort dus tot de bevoegdheid mobiliteit.

Aangezien Vlaanderen zelf zo goed als geen impact heeft op de homologatie van voertuigen in Europa, vind ik dat een Europees Agentschap een meerwaarde kan bieden. In het kader van de herziening van de richtlijn rond het type goedkeuringen is het minister Weyts die de Europese gesprekken daarrond opvolgt.

Daarnaast is het vooral belangrijk om ervoor te zorgen dat emissies in reëel verkeer lager liggen, en dat hangt natuurlijk af van goede testprocedures. De nieuwe 'real driving emission'-testprocedure moet daarvoor een oplossing zijn. Die treedt in werking op 1 september 2017. Voertuigen die volgens de nieuwe testprocedure worden getest, zullen drie tot vier keer minder stikstofoxide uitstoten dan de huidige Euro 6-diesels. Vanaf september dit jaar zullen de eerste diesels, getest volgens de nieuwe testprocedure, op de markt komen.

Vanuit mijn bevoegdheid is het belangrijk om maatregelen te nemen die ervoor zorgen dat diesels die getest worden zo snel mogelijk kunnen rondrijden in Vlaanderen, vooral daar waar er lokaal problemen zijn met stikstofdioxideconcentraties. Ik denk daarbij aan de aanpassing van de toegangsvoorwaarden in de lage-emissiezones (LEZ).

Door alleen nog dieselwagens toe te laten die volgens de nieuwe testprocedure zijn getest, zullen de stikstofemissies en de stikstofdioxideconcentraties significant dalen. Dat zal natuurlijk ook de negatieve impact van de uitstoot op onze gezondheid verder verminderen.

Samengevat, collega's: wij hebben direct onze verantwoordelijkheid genomen. Het onderzoek zit bij de procureur des Konings. Ik hoop, net zoals jullie allemaal, dat er snel resultaten uit zullen voortkomen.

**De voorzitter:** Mevrouw Meuleman heeft het woord.

**Elisabeth Meuleman (Groen):** Minister, dieselgate is iets wat u en de Vlaamse Regering natuurlijk voor een stuk overstijgt. Het overstijgt zelfs het Europese niveau, want de hele affaire is in de Verenigde Staten aan het licht gekomen.

Maar een deel van de gevolgen zit natuurlijk pal in uw beleidsdomein. U verwijst een aantal keren naar minister Weyts, die verantwoordelijk is voor homologatie die al dan niet zou gebeuren, bij ons en in Vlaanderen. Maar zelfs al zou dat niet bij ons gebeuren, het verdere toezicht, het markttoezicht, het kijken of de auto's die hier bij ons, op onze wegen rijden, effectief voldoen aan de normen die men vooropstelt, zou toch de verantwoordelijkheid moeten zijn van de hele Vlaamse Regering en niet alleen van minister Weyts. Want wat aan het licht gekomen is en dat zo wraakroepend is in de hele dieselgate, is dat er met onze volksgezondheid gespeeld is doordat men luchtkwaliteit jarenlang ondergeschikt heeft gemaakt aan meer winst maken.

We hebben hier een bedrijf, een multinational die heel bewust heeft gefraudeerd, met sjoemelsoftware. Het heeft heel bewust, jarenlang, de winst laten primeren op de volksgezondheid, op de luchtkwaliteit. Dan vind ik inderdaad dat de reactie toch wel een stukje te passief is. We laten alle compensatiemaatregelen terugroepen. U hebt dat ook gezegd, want dat was een antwoord op mijn eerste vraag. De acties die er moeten komen, de technische oplossingen, laten we over aan Volkswagen zelf en aan de goodwill van het bedrijf zelf. Maar het zijn wel zij die jarenlang en echt wel op een actieve manier hebben gefraudeerd. Zij hebben deze regering, die allerlei inspanningen nam om de luchtkwaliteit te verbeteren, net als de Europese Commissie, in het ootje genomen.

Ik denk dus inderdaad dat we niet streng genoeg kunnen optreden. In de Verenigde Staten heeft men dat blijkbaar begrepen en lijkt de verontwaardiging toch een stuk groter. Men dwingt inderdaad boetes af en compensaties, niet alleen voor de gebruikers van die gesjoemelde auto's, maar ook voor al die mensen die jarenlang vervuilde lucht hebben ingeademd, bewust door het bedrijf zo gehouden.

Minister, u hebt inderdaad de juridische procedure opgestart, en het onderzoek loopt. Maar u doet er niets aan om ervoor te zorgen dat het niet alleen het bedrijf is dat beslist welke maatregelen er nu worden genomen om te compenseren. En op dat vlak zou u toch nog wel een stuk verder kunnen gaan.

**De voorzitter:** De heer Sanctorum heeft het woord.

**Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Onafhankelijke):** Minister, ik zal beginnen met in te gaan op die bevoegdheidskwestie: u ten aanzien van minister Weyts. Volgens mij is die niet relevant, het spijt mij. Het gaat hier over dieselgate, een schandaal van wereldwijde omvang. De vraag is: wat is de impact op Vlaanderen? En wat is de medeverantwoordelijkheid, althans op politiek vlak in Vlaanderen?

En dan is het eigenlijk ongepast om – meermaals – te zeggen: 'Ja maar, die homologatie zit bij een andere minister.' Dat interesseert mij eerlijk gezegd niet. Dat interesseert mij echt niet. Ik veronderstel dat u spreekt namens de hele Vlaamse Regering en dat u ook een antwoord geeft namens de Vlaamse Regering.

Ik vind ook dat u licht gaat over de verantwoordelijkheid van de lidstaten. U doet een beetje alsof dat in het rapport van de onderzoekscommissie allemaal nogal blauwblauw wordt gelaten. Neen, hé. Er is constant sprake van het woord 'maladministration', wat eigenlijk wanbeheer betekent. In die evaluatie van de lidstaten is er constant sprake van wanbeheer. We zijn een kleine regio in de hele Europese Unie. Ik wil dus wel aannemen dat de verantwoordelijkheid van landen als Duitsland vele malen groter is.

Maar, minister, in de opmerkingen van de onderzoekscommissie, die worden beschreven in het rapport, gaat het niet alleen over het zien aankomen van dieselgate. Het gaat niet alleen over het onvoldoende nadenken over: 'Hoe komt het nu eigenlijk dat er een verschil is tussen de reële uitstoot en de theoretische uitstoot?' Uiteraard is dat een belangrijke verantwoordelijkheid. Maar het gaat niet alleen daarover. Het gaat ook over de aanpak van lidstaten na dieselgate.

En nogmaals, minister, we zijn al anderhalf jaar verder en er gebeurt bijzonder weinig. Daar wordt ook naar verwezen in het rapport. Men spreekt over een gebrek aan onderzoek naar wat er nu precies aan de gang is. Wel, dat herken ik helemaal voor de Vlaamse situatie. Ik heb al meermaals gevraagd: laat de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) nu eens onderzoeken hoe het zit met die sjoemelsoftware in Vlaanderen. We hebben een technologisch onderzoek. Laat hen dat ook doen. Maar u zegt altijd: 'Neen, we hebben een juridische procedure ten aanzien van Volkswagen. We zien wel verder.' Sorry, maar wat mij betreft, is dat gewoon te weinig. Het gaat ook over de reactie van u of van de hele Vlaamse Regering, inclusief Ben Weyts, ten aanzien van de hele dieselgate. De passiviteit is wat mij betreft het meest storende aan dit verhaal. En nogmaals, dat is niet alleen uw verantwoordelijkheid. Het mag ook die van Ben Weyts zijn. Het gaat over een verantwoordelijkheid van de hele Vlaamse Regering.

**De voorzitter:** De heer Vandaele heeft het woord.

**Wilfried Vandaele (N-VA):** Het klopt natuurlijk dat niet alleen de kopers van die Volkswagens met sjoemelsoftware bedrogen zijn, maar ook de argeloze inademers en de Vlaamse overheid zelf. Die zijn dus allemaal bedrogen.

Nu, we merken wel dat Duitsland precies de rangen sluit rond het bedrijf. Minister, toch vinden ook wij dat er een sterk signaal mag gaan – u hebt daar stappen voor gezet – richting Volkswagen, maar ook richting andere sjoemelende constructeurs.

En we kijken natuurlijk ook naar Europa. Diverse elementen zijn al aangehaald. Niet alleen die werkelijke uitstoot is belangrijk – de werkelijke uitstoot in het verkeer in plaats van de uitstoot in labo-omstandigheden – maar wij zouden toch ook graag eens die parameters in de Euronorm tegen het licht houden en zo mogelijk bijsturen. Dat is echter Europees.

**De voorzitter:** Mevrouw De Vroe heeft het woord.

**Gweny De Vroe (Open Vld):** Minister, het is inderdaad een problematiek die zich op heel grote schaal afspeelt, en Vlaanderen is daar maar een klein facet van. U hebt daar inderdaad de juiste juridische stappen voor gezet. U weet dat ik steeds heb gepleit voor een Europese aanpak in deze materie, en ook voor een Europees controleorgaan, zodat de controles op een correcte en gelijkaardige manier kunnen worden uitgevoerd. Ik weet wel dat dat de bevoegdheid van minister Weyts is, dus ik zal hem daar zeker ook nog eens apart over aanspreken.

Het is heel belangrijk – collega Sanctorum heeft het daarnet ook gezegd – dat er ook een sterke controle is op de lidstaten. Ik vind dat de Europese Commissie expliciet de macht moet hebben om de lidstaten te controleren, want het kan toch niet dat lidstaten een oogje dichtknijpen om hun eigen industrie te beschermen. Ter zake is er Europees dus zeker nog heel wat werk aan de winkel.

Minister, er werd gezegd dat in de loop van 2016 de impact van de goedgekeurde uitstootnorm voor Euro 6-wagens op de luchtkwaliteitsnorm voor stikstofdioxide in kaart zou worden gebracht. Wat is de stand van zaken daaromtrent?

**Tinne Rombouts (CD&V):** Minister, ik wil me graag aansluiten bij de vraagstellers wat het volgende betreft. We hebben hier inderdaad al diverse besprekingen gehad over dit thema. Het belang van de opvolging is in de commissie altijd duidelijk aan bod geweest. Ik herinner me echter de start van de discussie. Ik herinner me nog zeer goed dat u dadelijk een gerechtelijke procedure hebt ingesteld, maar dat er op dat moment zelfs ook mensen waren die zeiden dat u te snel handelde. Collega Sanctorum, dat waren stemmen uit diverse hoeken, ook hier in het parlement. Minister, mocht dat nog niet zo zijn, of mochten er nog mensen zijn die dat in twijfel trekken, nu is alleszins zeer duidelijk dat u ter zake op een kordate manier hebt gereageerd. U hebt inderdaad bekeken wat binnen uw bevoegdheden de mogelijkheden waren.

Uiteraard is het belangrijk dat die opvolging ook verder gebeurt. Ik begrijp dat er dus ook wordt bekeken hoe er op dat vlak met de omgeving, met andere lidstaten kan worden samengewerkt. Die Europese aanpak hebben we inderdaad hier ook al verscheidene keren aangehaald. Collega De Vroe verwees daarnaar. U stelt duidelijk dat u ook voor een Europees agentschap bent. Het is inderdaad de bevoegdheid van minister Weyts om dat mee op te volgen. Is er vooruitgang ter zake, met betrekking tot de procedures, de vraag wie, wat en hoe men nu op elkaar gaat inspelen? Hebt u er enig zicht op hoe dat verder wordt afgesproken, ook al is dat inderdaad mogelijk aan minister Weyts? Anders moeten we hem de vraag stellen. Is er vooruitgang als het gaat over die afstemming, over het wie, wat en hoe van de controle? Het lijkt me immers niet logisch dat in een Europese context elk land, elke lidstaat nu zelf dan maar moet gaan bekijken hoe het die controle doet. Ik verwacht eigenlijk dat daarover dan ook samenwerkingsafspraken kunnen worden gemaakt, temeer omdat we inderdaad bijvoorbeeld zelf niet instaan voor de homologatie.

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Ik wil het nog eens herhalen: op het moment dat bekend wordt dat er wellicht fraude is gepleegd, dan kun je ofwel actie nemen ofwel een afwachtende houding aannemen. Ik heb, omdat ik het zo schandalig vond dat er werd gesjoemeld en dat nadelige gevolgen heeft voor de gezondheid van mensen en ons leefmilieu, er meteen voor gezorgd dat er een strafrechtelijk onderzoek werd opgestart. Inderdaad, mevrouw Rombouts, ik herinner me nog zeer goed de debatten hier in het parlement. Een aantal leden waren toen heel kritisch over het feit dat we het hadden aangedurfd om een procedure op te starten en een strafklacht in te dienen, terwijl iedereen nu zegt dat dat de juiste keuze is geweest.

Ik ben er ook nog altijd van overtuigd dat dat de juiste keuze is. Ik meen immers dat je nog altijd het best via de rechterlijke macht een onafhankelijk onderzoek kunt laten verrichten naar fraude, tenzij je zelf als overheid Sherlock Holmes begint te spelen, en zelf alles begint uit te zoeken. Ik geloof dus heel sterk in dat onderzoek. Ik heb er ook alle vertrouwen in dat dat, onder leiding van de procureur, heel goed zal gebeuren.

Het klopt dat heel wat van die homologaties in Duitsland zijn gebeurd. Daarom heeft de procureur die informatie ook opgevraagd in Duitsland, omdat daar ook heel wat onderzoek is gebeurd ter zake. Het is weinig zinvol om als kleine regio in een lidstaat apart zo'n onderzoek te gaan uitvoeren en daar zelf heel veel middelen, energie en mankracht aan te besteden, terwijl die gegevens voorhanden zijn in Duitsland. Ik vind dat een logische keuze die is gemaakt.

Mevrouw De Vroe, we hebben dus die informatie over de stand van zaken opgevraagd bij de procureur. We hebben inderdaad via onze raadslieden die informatie bijkomend gevraagd over die effecten en de resultaten van 2016. We hadden immers gezien aan de hand van de door de procureur overgemaakte informatie dat dit niet was gevraagd aan Duitsland. We hebben dus bijkomend gevraagd om ook al die gegevens mee in het strafdossier te stoppen, om dat te vragen aan Duitsland.

We zitten ook in een Europese eengemaakte markt. Het is heel gemakkelijk om te zeggen dat we hier eenzijdig een aantal beslissingen inzake dat marktgegeven zouden moeten nemen. We weten allemaal maar al te goed dat geen enkele wagen alleen maar voor Vlaanderen wordt geproduceerd. Het is een open markt, waarin natuurlijk naar de Europese markt wordt gekeken, en dat is ook iets dat Europees moet worden aangepakt. Ik vind dat ook nog altijd de juiste weg, maar natuurlijk moet het op een correcte manier gebeuren, en bij fraude moeten ook de juiste sancties volgen. Die sancties zullen volgen wanneer we de juiste informatie hebben, op basis van het strafonderzoek dat bezig is. Al de rest lijkt me voorbarig. Ik vind het ook goed dat we ondertussen in gesprek gaan met een aantal fabrikanten, om hun ook duidelijk te maken wat onze vragen en onze eisen zijn, en ook duidelijk te maken dat dit voor ons helemaal niet aanvaardbaar is.

Mevrouw Rombouts, de stand van zaken met betrekking tot een meer objectieve Europese homologatie moet ik opvragen bij mijn collega, die dat Europees opvolgt, maar ik zal die informatie, wanneer ik die heb, overmaken aan het secretariaat.

Ik wil nog eens heel uitdrukkelijk herhalen dat het voor mij onaanvaardbaar is dat daar fraude gebeurt, dat dat ten koste gaat van de volksgezondheid en het leefmilieu, en dat dat ook de reden is waarom ik die strafprocedure heel snel heb laten opstarten. Ik vond immers ook dat we kort op de bal moesten spelen. Ik vond echt dat dat niet kon. Ik denk dat we trouwens bij de eersten waren in Europa die dat hebben gedaan. We zien trouwens dat anders regio's nu zelfs dat voorbeeld volgen en zich daar ook bij aansluiten. Dat toont dat we ter zake de juiste keuze hebben gemaakt.

**De voorzitter:** Mevrouw Meuleman heeft het woord.

**Elisabeth Meuleman (Groen):** Minister, het is toch ook wel belangrijk om te proberen zo weinig mogelijk tijd te verliezen. Mijn vorige vraag over deze zaak was op basis van een krantenbericht in De Standaard. Toen ging dat over het Frans onderzoek, denk ik. Dat was in het najaar van 2016.

Het gesjoemel neemt voortdurend toe. Het is nog niet gedaan. Er worden nog steeds creatieve manieren gevonden om tests te omzeilen en normen niet te halen. Er blijkt nog altijd absoluut geen overeenstemming te zijn tussen de labotests en het reële verbruik. Dat bleek toen uit een onderzoek op basis van het verbruik, en dat is echt nog niet zo lang geleden. Straks stelt mevrouw De Vroe nog een vraag over gesjoemel met vrachtwagens. We zijn er dus zeker nog niet vanaf. Dat was ook een onderdeel van mijn vraag.

Er zal natuurlijk ook veel tijd liggen tussen het gerechtelijk onderzoek dat u hebt aangevraagd en eventuele straffen die daaruit zouden voortvloeien, of actie tegenover Volkswagen. In de VS lijkt dat toch een stuk rapper te gaan. Daar lijkt men de verantwoordelijken veel sneller te wijzen op de fouten die ze hebben gemaakt. Ik hoop dus dat het hier toch niet te lang meer duurt. U hebt natuurlijk niet alles in handen wat dat gerechtelijk onderzoek en wat de timing betreft. Dit houdt echter niet op en het lijkt me belangrijk dat we sterke signalen geven.

**De voorzitter:** De heer Sanctorum heeft het woord.

**Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Onafhankelijke):** Minister, dat gerechtelijk onderzoek is het centrale element in uw verdediging. Mevrouw Rombouts, ik herinner me inderdaad dat vooral Kris Peeters zeer kritisch was ten aanzien van die aanpak.

**Tinne Rombouts (CD&V):** Collega Sanctorum, u moet het verslag eens nalezen.

**Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Onafhankelijke):** Ik herinner me nog heel goed wat er in de commissie is gezegd, maar nog veel belangrijker leek me toen de uitspraak van bevoegd federaal minister Peeters.

Minister, ik ben inderdaad blij dat de Vlaamse Regering heeft doorgezet met de juridische procedure ten aanzien van Volkswagen. Niemand stelt dat ook in twijfel. Alleen zien we gewoon anderhalf jaar later dat we eigenlijk, au fond niet verder staan. U zegt nog altijd dat we de resultaten van dat gerechtelijk onderzoek moeten afwachten. Het begint nu eigenlijk wel heel lang te duren. Het is nu anderhalf jaar later en we weten nog altijd niet precies hoe het eigenlijk in elkaar zit, en nog altijd rijden er dieselwagens rond met sjoemelsoftware. Het lijkt er dus inderdaad op dat de politiek er geen vat op krijgt, of wil krijgen. Ik vind dat bijzonder storend. En ja, misschien hebben we wat meer Sherlock Holmesaanpak nodig, wie weet.

**De voorzitter:** De interpellatie en de vraag om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over dieselgate bij vrachtwagens – 1432 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** Mevrouw De Vroe heeft het woord.

**Gwenny De Vroe (Open Vld):** Voorzitter, we hebben het net gehad over wagens en sjoemelsoftware. Ik ga het hebben over de vrachtwagens. Ik stel deze vraag naar

aanleiding van een reportage op de Duitse zender ZDF. Vrachtwagens die aan strenge Europese milieunormen voldoen, stoten ongemerkt veel meer uit dan ze mogen. 20 procent van de Oost-Europese trucks op de Duitse wegen omzeilt de milieunormen, goed voor jaarlijks 14.000 ton extra schadelijke stikstofdioxines. Collega's, dat is tweemaal de omvang van het Volkswagenschandaal. Ondertussen is de praktijk ook in Nederland gesignaleerd, en aangezien trucks die Nederland en Duitsland doorkruisen, doorgaans ook op onze wegen rijden, lijkt het erop dat de gemanipuleerde vrachtwagens uiteraard dan ook over onze Belgische wegen rijden.

In Vlaanderen zijn evenwel nog geen vrachtwagens tegen de spreekwoordelijke lamp gelopen. Volgens het onderzoek van de nieuwszender is de toegepaste fraudetechniek een mechanisme dat ervoor zorgt dat AdBlue, een chemisch product dat wordt toegevoegd tijdens het verbrandingsproces en dient om een gedeelte van de uitlaatgassen te neutraliseren, wordt uitgeschakeld.

We hebben in dit opzicht uiteraard twee dingen vers in het geheugen. Enerzijds is er het dieselgateschandaal waarover we het net hebben gehad, anderzijds de Vlaamse Klimaatcommissie, met de duidelijke uitdagingen waar de transportsector voor staat in het kader van het behalen van de doelstellingen.

Minister, in het verleden hebt u in het kader van het gesjoemel bij Volkswagen waarover we het net hadden, onmiddellijke juridische stappen tegen hen gezet. Plant u een gelijkaardig initiatief wat dit betreft? Ervan uitgaand dat de fraude even groot is in Vlaanderen als in onze buurlanden, welke impact heeft die fraude dan op de te behalen klimaatdoelstellingen op het vlak van transport? Is het gebruikte mechanisme bekend en is het op zich legaal? Is er overleg met de andere gewesten en de federale overheid om dit mechanisme aan te pakken?

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Mevrouw De Vroe, inzake de fraude bij vrachtwagens is er een groot verschil met de discussie die we daarnet hebben gehad. Bij de personenwagens ontweken de fabrikanten, de makers van de auto, via het manipuleren van software de homologatie, dus het bekijken of dit conform de voorschriften is. Bij de fraude bij vrachtwagens gaat het vooral om chauffeurs zelf die werken aan de motor om ervoor te zorgen dat er een andere uitstoot is. Hoewel de homologatie van die vrachtwagens dus perfect in orde is en leidt tot een lage NO<sub>x</sub>-uitstoot in het verkeer, schakelt de chauffeur met een toestel de AdBluetoevoer uit, wat dus resulteert in een veel hogere NO<sub>x</sub>-uitstoot.

De keuring en controle van voertuigen valt onder de bevoegdheid Mobiliteit van collega Weyts. Ik weet dat ik in herhaling val, maar het is zo: tenzij ik de ambitie zou hebben om vanuit Leefmilieu alles tot mijn bevoegdheid te gaan rekenen, is er toch nog altijd zoiets als respect voor de bevoegdheidsverdeling. Trouwens, in de commissie Mobiliteit is er op 9 februari al heel uitgebreid van gedachten over gewisseld.

De technische keuring moet bij de periodieke keuring of bij een technische controle langs de weg vaststellen of het uitlaatemissiesysteem afwezig, aangepast of duidelijk defect is. De Europese verordening ter zake is heel duidelijk. Er worden sancties opgelegd voor diegenen die systemen hanteren voor de beheersing van de NO<sub>x</sub>-uitstoot, en die dus gaan manipuleren. Over de strafbaarheid bestaat er dus helemaal geen discussie, maar het grote probleem is het concrete vaststellen hiervan. Collega Weyts heeft in de commissie Mobiliteit aangegeven dat zijn diensten daarover overleggen, ook met buitenlandse instanties, om te bekijken hoe dat nog strenger kan worden aangepakt. Ook wat dat betreft, neemt de Vlaamse Regering dus haar verantwoordelijkheid.

Het betreft hier helemaal geen manipulatie die een impact heeft op de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het gaat hier over NO<sub>x</sub>. De fraude heeft dus geen impact op het halen

van de klimaatdoelstellingen. De fraude heeft wel een impact op de luchtkwaliteitsdoelstellingen, meer concreet, natuurlijk, op de concentratie van stikstofdioxide in onze omgevingslucht. Maar nogmaals, de Vlaamse Regering zal ter zake ook haar verantwoordelijkheid nemen en daar strenger op toezien.

**De voorzitter:** Mevrouw De Vroe heeft het woord.

**Gwenny De Vroe (Open Vld):** Minister, ik dank u voor uw reactie. We weten allemaal dat de transportsector, en zeker het vrachtvervoer, in Vlaanderen nog voor grote uitdagingen staat, en dat het aantal nog zal toenemen. Ik zal zeker het verslag van de vergadering van de commissie Mobiliteit van 9 februari nalezen. Dat had ik immers niet gezien, dus dat zal ik zeker nog nalezen, en daar eventueel nog verder gevolg aan geven bij minister Weyts zelf. Het is alvast een goede zaak dat ik u hoor zeggen dat dit inderdaad strafbaar is en dat men dit strenger zal aanpakken. Mijn vraag of daar bij de controles dan ook meer rekening mee zal worden gehouden, is uiteraard een vraag die ik dan allicht beter aan minister Weyts stel.

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** De vergelijking met de sjoemelsoftware gaat in dezen inderdaad niet op, want in dat geval ging het over fabrikanten. De bestuurders waren zich van geen kwaad bewust. Ze zijn de weg opgegaan met een wagen die meer vervuult dan gedacht. In dit geval gaat het inderdaad over vrachtwagens die netjes conform de reglementering werden afgeleverd, waarna dan de bestuurder zelf, of misschien het bedrijf zelf, dat laten we in het midden, met de AdBluekiller aan de slag is gegaan. Ik dacht zelf ook dat dat meer bij Mobiliteit hoorde. Daarom heb ik daar op 9 februari al een vraag over gesteld aan minister Weyts. Voor alle duidelijkheid, ik deel natuurlijk volledig de bezorgdheid. Het kan niet zijn dat we zeggen 'het is een ander probleem, laat maar gaan'. Dit is niet alleen heel nefast voor de luchtkwaliteit, het is bovendien ook nog eens concurrentievervalsend ten opzichte van diegene die wél op een eerlijke en duurzame manier de weg opgaat. Dat gebeurt immers om geld uit te sparen. Daar hoeft ik natuurlijk geen tekening bij te maken.

In eerste instantie heb ik in mijn vragen aan minister Weyts ook verwezen naar een aantal initiatieven, zoals de 'remote sensing' waarmee men bezig is in Nederland. Daarbij rijdt men daadwerkelijk een voertuig achterna om de effectieve uitstoot te meten. Men kan immers wel verwijzen naar de technische keuring, maar ik denk dat geen enkele vrachtwagenchauffeur zo dom zal zijn om met die AdBluekiller aan boord naar de periodieke keuring te gaan. Dat toestel is natuurlijk netjes verwijderd op het moment dat men daar binnenrijdt. In eerste instantie wees minister Weyts op het overleg dat hij voert en de ontwikkelingen in het buitenland die hij verder opvolgt. Goed, het manco blijft natuurlijk de controles op de weg.

Verleden week heb ik een vraag gesteld aan de minister over te zwaar beladen voertuigen, die trouwens ook een serieus probleem zijn wat uitstoot betreft. De minister heeft uiteindelijk aangekondigd dat hij acht bijkomende inspecteurs zal aanwerven om controles op de weg te doen. Dat lijkt me immers de enige manier om dit onheil te bestrijden, door mensen op heterdaad te betrappen, door voertuigen staande te houden en op dat moment vast te stellen dat er een AdBluekiller aan boord is. Collega De Vroe, ik denk dat we dit samen verder moeten opvolgen, want dit zijn inderdaad praktijken die niet alleen een erg negatieve impact kunnen hebben op de luchtkwaliteit, maar bovendien ook nog eens heel concurrentievervalsend zijn.

**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 mogelijke verschuiving van de luchthaven van Zaventem – 1340 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** De heer Nevens heeft het woord.

**Bart Nevens (N-VA):** Collega's, een korte vraag met een grote impact. Het gaat over de mogelijke verschuiving van de luchthaven van Zaventem. Een aantal weekends geleden opperde de Brusselse Regering het idee om de luchthaven van Zaventem met 1800 meter te verhuizen richting Leuven, richting oosten. "Op die manier komt de luchthaven verder van Brussel te liggen", zo berekende een minister, die nadien verklaarde enkel het voorstel van Brussels Airport Company (BAC) zelf te hebben aangehaald. Ik hoop dat die uitspraak geen weergave is van de manier waarop de Brusselse Regering de ruzie tussen de diverse gewesten in het kader van het belangenconflict over de vliegroutes tracht te ontmijnen, want zowel de luchthaven als haar omgeving hebben nood aan duidelijkheid en een duurzame oplossing.

Hoe dan ook leidden de uitspraken van de Brusselse minister tot heel wat ongerustheid in onze regio, in het oosten van Vlaams-Brabant – zelfs tot in de achtertuin van collega De Vroe, want die woont daar –, niet het minst binnen de gemeenten die door een opschuiving volledig van de kaart zouden worden geveegd.

Minister, ik heb dan ook een aantal vragen voor u. Is het haalbaar dat de luchthaven inderdaad zo'n verschuiving met bijna 2 kilometer naar het oosten zou ondergaan, zonder dat daar eigenlijk de nodige vergunningen voor zouden moeten worden verkregen, zonder een MER of een wijziging van de bestemming via een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)? Is het voor u een optie om de huidige planologische bestemming van die percelen die aan de luchthaven van Zaventem grenzen – en de meeste van die percelen liggen in agrarisch of waardevol agrarisch gebied – te wijzigen en het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB) aan te passen?

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Mijnheer Nevens, u vroeg me of het haalbaar is dat de luchthaven naar het oosten wordt opgeschoven zonder de opmaak van een MER of een wijziging van de bestemming via een RUP. Het antwoord daarop is neen. Dat kan niet.

U vroeg of het een optie is om de huidige planologische bestemming van die percelen te wijzigen en het GRUP VSGB aan te passen. Ik kan daar geen uitspraken over doen. Als er daar een uitbreiding zou zijn, dan moet er eigenlijk een heel onderzoek gebeuren. Er moet een MER komen, er moet worden bekeken wat de diverse alternatieven zijn, en dan moeten er op basis daarvan keuzes worden gemaakt. Ik kan daar op dit moment dus helemaal geen uitspraak over doen. Ik kan daar dus ook niet op antwoorden. Ik heb daar ook geen gegevens over.

**De voorzitter:** De heer Nevens heeft het woord.

**Bart Nevens (N-VA):** Minister, ik snap natuurlijk dat het moeilijk is om in dezen uitspraken te doen, maar vindt u niet dat men het zou moeten verbieden om dergelijke uitspraken te doen? (*Opmerkingen*)

U begrijpt immers dat de omwonenden nodeloos ongerust worden gemaakt als ze dergelijk nieuws lezen. U zegt zelf in uw antwoord dat men in Vlaanderen niets



kan doen zonder dat een traject, een procedure wordt uitgewerkt. Ik zou dus willen vragen dat u vanuit uw positie contact zou opnemen met de Brusselse Regering, om te vragen geen zinloze en domme uitspraken te doen, zoals deze die we hebben kunnen lezen in de krant, en ook om uit te leggen aan de Brusselse Regering dat wij hier in Vlaanderen een aantal procedures hebben waaraan dergelijke uitbreidingen, die misschien zinvol zijn, onderworpen zijn, zoals een MER of een GRUP. Ik kan u immers zeggen dat dergelijke ballonnetjes die worden opgelaten, mensen echt bezighouden. In onze regio zijn een aantal actiecomités en buurtcomités al aan de slag gegaan om informatie te verstrekken en ook toelichting te geven bij wat men vandaag allemaal verneemt via de pers, via de media, om de ongerustheid weg te nemen bij de inwoners, om te zeggen dat er inderdaad een aantal procedures zijn. Het zou echter goed zijn als u in uw hoedanigheid als minister bevoegd voor de ruimtelijke ordening en het leefmilieu, toch een sterk signaal zou kunnen geven aan een regering van een ander gewest, om hen erop te attenderen dat ze inderdaad mensen nodeloos ongerust maken.

**De voorzitter:** De heer Tobback heeft het woord.

**Bruno Tobback (sp.a):** Ik sluit me toch deels aan bij de oproep van collega Nevens om desnoods lijfstraffen uit te spreken voor wie verder nog mensen nodeloos ongerust maakt.

In alle ernst wil ik er toch even op wijzen dat het idee van het opschuiven van de landingsbaan richting Leuven op zich niet van de Brusselse Regering komt, maar van Brussels Airport zelf, en dat zowel de Brusselse Regering als de luchthaven er blijkbaar veel aan gelegen is om zo veel mogelijk mensen op zo kort mogelijke termijn ongerust te maken over wat er allemaal gebeurt inzake de luchthaven en om de overlast op een zo dom mogelijke en zo breed mogelijke manier rond te spreiden, waarbij men iedere keer nieuwe gehinderden creëert. Collega Nevens zegt terecht dat daardoor het protest, de ongerustheid en de weerstand tegen de luchthaven in de regio, zeker ten oosten van de luchthaven, eigenlijk dag na dag alleen maar toenemen. Er zijn de strubbelingen over de route Leuven Rechtdoor. De invoering daarvan heeft een ongelooflijk grote groep bijkomende gehinderden gecreëerd. Indien daar ook nog eens het opschuiven van de luchthaven met 2 kilometer richting Leuven bij komt, dan stijgt de weerstand tegen de luchthaven alsmear meer, wat ik op zich jammer vind, want het is een motor voor tewerkstelling. Men zou dus toch echt wel een inspanning moeten doen om te proberen die twee met elkaar te verzoenen vanuit alle betrokkenen, terwijl het nu eigenlijk alleen maar een 'not in my backyard' is, en proberen zo veel mogelijk hinder naar de anderen te schuiven.

Minister, ik wil concreet toch even inpikken op uw antwoord. U zegt dat een verschuiven van de luchthaven inderdaad een MER vereist, maar wordt een verlenging van de landingsbaan 25L concreet beschouwd als een opschuiven van de luchthaven, en zou een MER in dat geval verder gaan dan alleen maar de effecten van de verlenging van die baan en ook een studie inhouden van alle effecten en de verdeling van die effecten en van de gebruikte vliegroutes op de hele regio? Ik denk immers dat dat al heel wat mensen duidelijkheid zou kunnen geven.

**De voorzitter:** De heer Sanctorum heeft het woord.

**Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Onafhankelijke):** Ik sluit me aan bij de vorige sprekers, behalve bij het gedeelte van het spreekverbod en de lijfstraffen.

Minister, zolang de hinder rond de luchthaven blijft bestaan, zal de discussie natuurlijk voortduren. Ik herinner me dat u een paar maanden geleden al contact had met Brussels Airport, ook in verband met de concrete plannen. Ik denk dat het verlengen van de landingsbanen daar ook deel van uitmaakte. Ik zou graag

willen weten hoe concreet die plannen eigenlijk zijn. Ik veronderstel dat ze ernaar hebben verwezen en dat ze er meer uitleg over hebben gegeven, en mogen we ons dus verwachten aan het indienen van een project?

**De voorzitter:** Mevrouw De Vroe heeft het woord.

**Gwenny De Vroe (Open Vld):** Collega Nevens, wij zijn niet voor een spreekverbod of wat dan ook, zeker niet voor lijfstraffen. Wij zijn een vrijheidspartij. Het zal u dus niet verbazen dat wij voor vrije meningsuiting zijn.

Minister, momenteel is een verschuiving niet aan de orde, maar het klopt wel wat de collega's zeggen, namelijk dat BAC in een schrijven huis aan huis twee pistes heeft verkondigd: enerzijds een verlenging van de piste en anderzijds een parallelle taxibaan. Het klopt dat er heel wat commotie over is, vooral in de gemeenten Kortenberg, Kampenhout, Steenokkerzeel en Herent. Dat zal u uiteraard niet verbazen. Er is ook totaal geen draagvlak voor deze plannen.

Net zoals collega Sanctorum ben ik ook heel benieuwd of u nog bijkomend overleg hebt gehad. Het laatste wat ik heb gehoord, is dat de luchthaven nog altijd capaciteitsuitbreiding kan doen binnen de huidige contouren. Ik wou graag eens informeren of u nog meer informatie hebt. Ik bedoel duidelijk capaciteitsuitbreiding en groei zonder dat er enige verlenging nodig is.

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Collega's, er is een verschil tussen verlengen en verschuiven. Alles hangt natuurlijk af of de transactie of de investering die men wil doen, binnen het grondgebied van de luchthaven valt of niet. Er is destijds ook een milieueffectenrapport opgemaakt. Er is een afbakening. Afhankelijk van welke verlenging of wat men precies doet, zal blijken of er een milieueffectenrapportage of verdere ruimtelijke initiatieven moeten worden genomen.

Het masterplan, een werkstuk van Brussels Airport zelf, is ook door hen gelanceerd. Ze zijn nu in consultatie met alle stakeholders om alle verschillende pistes te verkennen. Brussels Airport heeft ook nog geen definitief standpunt ingenomen of initiatief genomen. De consultatie is dus volop bezig. Zoals u weet, wordt een en ander ook een beetje overschaduwed door initiatieven die door Brussel zijn genomen op het vlak van geluidsnormen, waarna zowel bij de federale overheid als bij de verschillende gewesten op dit moment werkgroepen samenkomen om te proberen tot een stabiel kader te komen en een stabiele Vliegwet.

Het ene kan natuurlijk niet los worden gezien van het andere. Als je een toekomstvisie wilt ontwikkelen, dan is het ook wel interessant en belangrijk om goed te weten binnen welk kader dat moet gebeuren. Je kunt dus het ene niet los zien van het andere.

We moeten nu volop kansen geven aan de werkgroepen tussen het federale niveau en de verschillende gewesten om tot een stabiel kader te komen. De volgende fase zal dan wellicht zijn dat Brussels Airport, op basis van alle consultaties, met een bepaald voorstel komt. Dan pas komen wij ook in zicht en moeten we beginnen te onderhandelen over welke mogelijkheden er zijn en welke procedures er moeten worden gevolgd.

Voor de luchthaven is het heel belangrijk om zo objectief mogelijk te communiceren. Dat is wat de Vlaamse Regering altijd heeft gedaan en wat alle collega's binnen de Vlaamse Regering doen en wat ook de meeste gemeentebesturen doen. Ik denk dat dat het beste is wat we kunnen doen in Vlaanderen: we moeten die lijn aanhouden en ons niet laten meeslepen in forse taal van anderen of in losse flodders.

Ik geloof ook in vrije meningsuiting. Het is aan het publiek, aan de kiezer, om te oordelen wat ernstig is en wat niet, en daar dan ook conclusies aan te koppelen. Ik geloof in de democratie, en ik zou die ook ten volle willen laten spelen, in plaats van mensen te verbieden om uitspraken te doen. Dan komen we in een heel ander debat, en dat zullen we hier vandaag niet voeren, want dan zijn we vanavond om 22 uur nog niet klaar met onze commissie.

**De voorzitter:** De heer Nevens heeft het woord.

**Bart Nevens (N-VA):** Het is duidelijk dat als men met losse flodders schiet, men nooit iets zal raken. Het moet dus stoppen met de inwoners in de regio – Steenokkerzeel, Kortenberg, Kampenhout en Herent – onnodig ongerust te maken, want die ongerustheid is wel degelijk aanwezig.

Ik ben blij dat u zegt dat als men niet binnen de huidige zone van de luchthaven wil uitbreiden, men de milieueffecten in kaart moet brengen. Minister, ik wil er wel op wijzen dat de luchthavenuitbater BAC zich altijd heeft beperkt tot de milieueffecten vanuit de grond. Voor onze regio moet het ook duidelijk zijn dat de milieueffecten die de vliegtuigen in de lucht hebben – de luchtpollutie, het fijn stof – ook in rekening worden genomen. Minister, ik reken op u om erop toe te zien dat het in de juiste context wordt geplaatst, dat men de juiste procedures volgt en dat men stopt met de inwoners van Vlaams-Brabant onnodig ongerust te maken.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over een uitbreiding van de lage-emissiezone in Antwerpen – 1439 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** Mevrouw Pira heeft het woord.

**Ingrid Pira (Groen):** Voorzitter, minister, collega's, amper een maand na de invoering van de lage-emissiezone in de stad Antwerpen worden er al initiatieven genomen om de emissiezone uit te breiden naar de naburige gemeenten. Zo bespraken de stad Mortsel en gemeenten Boechout, Hove, Lint, Borsbeek, Edegem, Kontich en Aartselaar – naar verluidt op vraag van de stad Antwerpen – op hun kantonnaal overleg van 6 maart 2017 de uitbreiding van de Antwerpse lage-emissiezone tot hun gemeenten. De lage-emissiezone verspreidt zich op het terrein blijkbaar als een inktvlek.

Minister, wat is uw visie op de uitbreiding van de lage-emissiezone in Antwerpen tot de voornoemde gemeenten uit de zuidrand?

Aangezien de lage-emissiezone zich in dichtbevolkt gebied uitspreidt als een inktvlek, wat is uw visie over de uitbreiding van de lage-emissiezone Antwerpen tot het hele verstedelijkte gebied rond Antwerpen?

Het decreet van 27 november 2015 betreffende de lage-emissiezones zegt dat elke gemeente op zich een lage-emissiezone kan invoeren. Alle maatregelen in het decreet zijn toegespitst op de gemeente die een lage-emissiezone invoert. Valt een uitbreiding van de lage-emissiezone over meerdere gemeenten onder het toepassingsgebied van het decreet?

Indien u het eens bent met een lage-emissiezone over meerdere gemeenten en u moet vaststellen dat dit niet onder het toepassingsgebied van het decreet valt, bent u dan bereid het decreet aan te passen?

Autosnelwegen – artikel 3, paragraaf 2 – vallen niet onder het toepassingsgebied van het decreet. Maar als lage-emissiezones zich uitbreiden over verschillende gemeenten, zitten er autosnelwegen in het gebied. Bent u bereid om ook autosnelwegen in het decreet ter zake op te nemen?

Er zijn vele bedenkingen bij het asociale karakter van het decreet. Er werd in het decreet geen aandacht besteed aan het feit dat bemiddelde mensen zich een duurere milieuvriendelijke auto kunnen aanschaffen en minder bemiddelde mensen niet. Zult u, als het decreet moet worden aangepast, meer aandacht geven aan de sociale begeleidende maatregelen?

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Collega's, het decreet laat intergemeentelijke samenwerking toe. Een uitbreiding van een lage-emissiezone kan perfect, en vanuit mijn bevoegdheid zou ik dit alleen maar kunnen toejuichen, maar het zijn de gemeenten die daarover moeten beslissen. De gemeenten kunnen dan ook beslissen of ze dat op het volledige grondgebied doen of op een deel. Er is eigenlijk maar één beperking en dat is dat het reglement niet van toepassing kan zijn op autosnelwegen. Ik denk dat het logisch is dat de keuze is gemaakt.

De kritiek dat vooral minder bemiddelden zouden worden getroffen, is niet terecht. Deze maatregel beoogt in belangrijke mate de reductie van de uitstoot van schadelijke roetdeeltjes. De gezondheidsbaten voor inwoners met een lage sociaal-economische status, die vaak ook wel gevoelig zijn voor deze schadelijke deeltjes en die dikwijls op locaties wonen die minder kwalitatief zijn en ook meer voor vervuiling zorgen, zullen alvast groter zijn.

Trouwens het kader dat wij hebben ontwikkeld, bepaalt dat gemeenten sociale correcties kunnen invoeren om er op die manier voor te zorgen dat wie minder bemiddeld is, niet het slachtoffer wordt van bepaalde beslissingen. Er is in het uitvoeringsbesluit uitdrukkelijk bepaald dat de gemeente bij de toekenning van een individuele toelating voor inwoners rekening moet houden met een mogelijk beperkte financiële draagkracht. Het recht op een verhoogde tegemoetkoming in de gezondheidszorg bijvoorbeeld wordt hierbij als criterium gehanteerd. Als de gemeente dus in lokale toelatingen tegen betaling voorziet, moet ze een lager sociaal tarief hanteren voor inwoners die recht hebben op een verhoogde tegemoetkoming. Daarnaast is in het uitvoeringsbesluit in een vrijstelling voor personen met een handicap voorzien, niet alleen omdat het voor deze personen niet evident is om de overstap naar alternatieve vervoerswijzen te maken, maar ook omdat deze groep het soms financieel niet zo breed heeft.

U doet een suggestie voor het plaatsen van roetfilters. Dat is een fantastisch idee dat ik al toepas sinds 2009, collega Pira. De installatie van een roetfilter op personenwagens en bestelwagens wordt terugbetaald door de Vlaamse overheid. Het maximumbedrag van 600 euro werd destijds afgestemd met de roetfilterleveranciers en moet toelaten de installatie volledig terug te betalen. In de praktijk zien we dat een aantal merken inderdaad een roetfilter aanbieden binnen de voorziene middelen. Bij een aantal merken, vooral de premiummerken, zijn de prijzen hoger. Ik denk dus dat we voldoende onze verantwoordelijkheid nemen. De premies zijn ter beschikking.

**De voorzitter:** Mevrouw Pira heeft het woord.

**Ingrid Pira (Groen):** Minister, u hebt natuurlijk niet geantwoord op mijn vraag over uw visie op de uitbreiding van de lage-emissiezone in Antwerpen tot de voornoemde gemeenten en zelfs tot het hele verstedelijkte gebied rond Antwerpen. U hebt enkel gezegd dat dit mogelijk is.

**Minister Joke Schauvliege:** Ik heb gezegd dat ik dat alleen maar kon toejuichen, mocht dat zo zijn.

**Ingrid Pira (Groen):** Ik heb het decreet gelezen en ik vond het zo toegespitst op gemeenten dat ik mij afvroeg of een uitbreiding juridisch wel kon. Als je een emissiezone uitbreidt, dan zullen de gemeenten die aan de grens liggen, camera's moeten plaatsen, dan zal de politie of politiezone van die gemeente voor de handhaving moeten zorgen. Ik zie in het decreet nergens een regeling voor bijvoorbeeld een verdeling van financiële middelen. De kritiek en de grote opwerping van de kleinere gemeenten is dat het te duur is om het te doen. Ik zie in het decreet nergens een incentive om op een bepaalde manier de financiële lasten te verdelen of de handhaving te verdelen over de verschillende politiezones. Dat is mijn bezorgdheid.

Mijn vraag is dus of het wel kan volgens het decreet en wat met de verdeling van de financiële middelen en de handhaving.

**De voorzitter:** De heer Sanctorum heeft het woord.

**Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Onafhankelijke):** Minister, u kunt misschien al voorspellen wat ik zal zeggen. Het gaat over die roetpremie. We weten al jaren dat er geen gebruik wordt gemaakt van die premie. Ik denk dat er de laatste jaren geen enkele aanvraag werd ingediend. Zult u die premie, naar aanleiding van de lage-emissiezones die meer en meer worden uitgerold, opnieuw promoten zodat mensen zich opnieuw realiseren dat ze daar een premie voor kunnen krijgen? Zult u een sensibiliseringscampagne lanceren?

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Collega Pira, het kan perfect, en dus hoeft u zich geen zorgen te maken. Ook de handhaving kan intergemeentelijk gebeuren. Er is geen enkel probleem. Ik zou het alleen maar toejuichen als er meer gemeenten zijn die zich daarbij aansluiten.

Wat de roetfilterpremie betreft, zijn er heel veel sensibiliseringscampagnes geweest die niet altijd een even groot succes kenden. Maar wat zien we nu? Het feit dat je al dan niet een roetfilter hebt en dus al dan niet de stad in kunt rijden, heeft een bijzonder groot effect. We hebben er trouwens al op geanticipeerd. Er zijn veel meer aanvragen. We hebben dus ook meer budget vrijgemaakt.

**De voorzitter:** Mevrouw Pira heeft het woord.

**Ingrid Pira (Groen):** Minister, ik dank u voor de antwoorden op mijn vragen. Er is een studie besteld door de stad Antwerpen om na te gaan of de emissiezone kan worden uitgebreid. We zullen dan op het terrein merken of het decreet niet voor problemen zorgt en of het eventueel moet worden aangepast, want – nogmaals – ik zie in het decreet geen aanzetten voor de verdeling van de financiële lasten of de handhaving. Ik denk dat het praktisch niet werkbaar is dat, als de lage-emissiezone uitbreidt en er autostrades bij zijn, de autostrades niet onder de regelgeving van de emissiezone vallen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Axel Ronse aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de strategische milieubeoordeling van het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen – 1196 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de blijvende commotie rond een aantal uitgangspunten van het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) – 1305 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het standpunt van de Vlaamse Regering over de betonstop – 1328 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Bruno Tobback aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de tegenstrijdige verklaringen van leden van de Vlaamse Regering omtrent het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) – 1344 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** De heer Sintobin heeft het woord.

**Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Voorzitter, minister, collega's, het actuele aspect en de aanleiding van deze vraag is natuurlijk al een beetje achterhaald omdat deze vraag dateert van 17 februari. Dat belet niet dat met deze vraag en het antwoord van de minister misschien nog even de puntjes op de i kunnen worden gezet en nog even kan worden herhaald wat eigenlijk al is gezegd tijdens het actualiteitsdebat van enkele weken geleden en bij andere vragen in deze commissie.

Ik hoef ook niet alles wat in mijn schriftelijke vraag staat, hier in deze commissie met al die eminente leden die toch een goede dossierkennis hebben, te herhalen. Ik wil toch kort even een situatieschets geven vooraleer ik tot mijn vragen kom.

De Vlaamse Regering keurde op 30 november 2016 het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit is een belangrijke nieuwe formele stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Tijdens het debat in de plenaire vergadering is duidelijk geworden dat het doel is om het gemiddeld bijkomend ruimtebeslag terug te dringen van 6 hectare per dag vandaag naar 3 hectare per dag in 2025. In 2040 moet de inname van nieuwe ruimte volledig gestopt zijn. De Vlaamse Regering legt dit witboek voor advies voor aan de lokale besturen.

Buiten enkele nuances en de manier van aanpak waren alle partijen bekommerd om het vrijwaren van de open ruimte in de toekomst in Vlaanderen. Vandaar mijn verbazing – en ook die van andere mensen – toen minister Tommelein, niet toevallig tijdens Batibouw en niet toevallig naar aanleiding van een nota van een bouwbedrijf, stelde dat de Vlaamse Regering maatregelen moet nemen om te voorkomen dat door de uitgangspunten van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen waardevermindering zou optreden en dit niet enkel voor bouwgronden die van bestemming veranderen, maar ook om ervoor te zorgen dat de waarde van de bestaande woningen niet verloren gaat.

We kennen intussen allemaal minister Bart Tommelein. We weten intussen allemaal dat de profileringsdrang bij minister Tommelein gigantisch groot is. We weten allemaal dat de minister bijzonder graag communiceert via de media.

Tijdens het debat in de plenaire vergadering heb ik één ding geleerd – onder andere van de minister maar ook nog van andere mensen – en dat is dat we twee dingen niet mochten doen. We mochten het woord 'betonstop' niet meer gebruiken, en we mochten met ons betoog vooral geen paniek en geen onrust bij de bevolking zaaien omdat waardevermindering van huizen en gronden, niet meer wonen in dorpen maar iedereen naar de stad, niet waar was. Wij vonden dat, toen de minister zei dat dat niet klopte, de Vlaamse Regering het goed zag en een plan had dat in het beleidsplan wel goed tot uiting zou komen zodat iedereen gerust kon zijn. Maar dan komt Bart Tommelein eigenlijk iets anders vertellen dan minister Schauvliege.

Minister, ik kan me voorstellen dat u absoluut niet gelukkig was met de uitspraken van uw collega Tommelein. U hebt dat ook laten blijken, maar het is natuurlijk niet de eerste keer dat we in het parlement worden geconfronteerd met dergelijke 'uitspattingen' van minister Tommelein. Belangrijker is de inhoud van het witboek en de eventuele aanpassingen. Ik veronderstel dat een en ander in de loop van de tijd kan of moet worden bijgestuurd. Los van de profileringsdrang van minister Tommelein, zijn de vragen veel belangrijker.

Minister, op welke manier zal de Vlaamse Regering waken over de vrijwaring van het eigendomsrecht?

Hoe kunt u de blijvende ongerustheid – en die is er, ik kan dat getuigen vanuit mijn eigen provincie – in de landelijke regio's van Vlaanderen wegnemen?

Leidde het overleg van de voorbije weken met de lokale besturen en de Vlaamse adviesraden ter invulling van de ruimtelijke beleidskaders reeds tot mogelijke bijstellingen van het witboek en zo ja, welke?

**De voorzitter:** Mevrouw Pira heeft het woord.

**Ingrid Pira (Groen):** Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag is wat korter, maar heeft dezelfde ondertoon. Ze gaat over de uitspraken van minister Tommelein. Het is natuurlijk niet nieuw dat Open Vld een valse noot laat horen wanneer het gaat over de betonstop. Zolang minister Tommelein dat woord gebruikt, kan ik het ook gerust gebruiken.

We stellen alleen maar vast dat de toon vanuit Open Vld scherper wordt. Waar er in de plenaire vergaderingen nog een debat was en iedereen in de commissie kon zien dat niet iedereen van de meerderheid op dezelfde lijn zit, wordt de toon nu scherper. Een voorbeeld daarvan zijn de uitspraken van minister Tommelein: 'Mensen zijn terecht bang voor waarde van woning na betonstop.' Nog volgens het artikel in Het Laatste Nieuws van 16 februari zegt Vlaams Energieminister Bart Tommelein dit naar aanleiding van een studie waaruit blijkt dat de helft van de Vlamingen de betonstop niet ziet zitten. Minister Schauvliege wijst haar collega op de website van De Standaard terecht. De Standaard titelt: 'Bangmakerij over betonstop is niet nodig.'

Minister, wat vindt u van de uitspraak van minister Bart Tommelein?

Wat is ter zake het standpunt van de Vlaamse Regering? Staat iedereen – nog – achter het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen?

**De voorzitter:** De heer Tobback heeft het woord.

**Bruno Tobback (sp-a):** Voorzitter, minister, collega's, ik heb in grote lijnen dezelfde vraag, maar misschien is ze toch iets breder. Ik heb ze ook ingediend naar aanleiding van de uitspraken van minister Tommelein. We kennen allemaal zijn drang naar grote verklaringen en profilering – laat ons dat maar onderstrepen – maar ik denk dat het toch een beetje verder gaat dan dit. Het is op zich

uitzonderlijk dat een minister de beslissing over de betonstop die hijzelf heeft genomen, bij wijze van spreken twee weken later al opnieuw afvalt. Dat is opvallend voor een regering. Dat is op zich al reden genoeg om een vraag te stellen.

Ik denk dat het verder gaat dan alleen maar de minister aan de ene kant en de rest van de Vlaamse Regering aan de andere kant. Als ik de terminologie begrijp van zijn verklaringen, en eigenlijk ook een beetje de vragen van collega Sintobin, dan is dit toch wel een symptoom van wat er al aan het gebeuren is met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het heeft de ambitie om inderdaad een overkoepelende visie te hebben die voorbijgaat aan het vroegere principe dat iedere grond in Vlaanderen gewoon aan het wachten is tot die wordt bebouwd ofwel industrieterrein wordt.

Voor sommige mensen is dat nog altijd het uitgangspunt. Alles waar geen huis of bedrijf op staat, is wachtgrond. Je merkt dat ook in andere discussies. Het probleem en de gevolgen van niet mogen bouwen – de bescherming van het eigendomsrecht, die altijd bovenkomt –, is veel prioritairder dan het aanpakken van de problemen die er komen wanneer er wel wordt gebouwd.

Voor de eigenaar van een grond waarop niet mag worden gebouwd, heeft dat een effect op de waarde van die grond. Voor de rest van Vlaanderen heeft het bouwen zoals we het de afgelopen veertig jaar hebben gedaan, vandaag als gevolg dat we miljoenen, zo niet miljarden euro, verliezen aan verkeerschaos, aan nodeloos dure publieke voorzieningen zoals openbaar vervoer. Hoe meer we proberen om landelijk Vlaanderen gewoon rest van de stad te maken, hoe meer die kosten zullen oplopen. Er is dus ook een gigantische kost aan voortdoen zoals we nu bezig zijn.

Dat was toch, zo had ik het begrepen, het uitgangspunt van het vroegere Ruimtelijk Structuurplan, maar vandaag ook van het BRV: proberen duidelijk te maken dat we het beu zijn om die kost te blijven dragen, om overal te mogen bouwen, zelfs al zijn er gevolgen voor de rest van de Vlamingen. Dat trekken we ons niet aan, als het eigendomsrecht maar beschermd is.

Ik had begrepen dat binnen de Vlaamse Regering en in het Vlaams Parlement er een grote eensgezindheid bestond over het feit dat we die nieuwe piste wel degelijk op moeten en dat bebouwen aan nog altijd 6 hectare per dag in Vlaanderen, niet meer kon. Minister, is het nog altijd zo dat daar binnen de Vlaamse Regering eensgezindheid over bestaat, dat men zal zoeken naar oplossingen voor het compenseren van individueel waardeverlies maar dat men bereid is om dat te doen omdat nu eenmaal intussen het collectieve waardebehoud belangrijker is?

Wat minister Tommelein doet en wat natuurlijk de bouwsector doet vandaag, is proberen om zo snel mogelijk op die ongerustheid in te spelen en om aan mensen te zeggen dat als ze nu niet snel bouwen en niet snel vergunningen aanvragen, het misschien wel eens te laat zou kunnen zijn.

Vandaar ook mijn vraag of daar een effect zichtbaar is. Wordt er geanticipeerd op een bouw- of betonstop? En indien dat zo is, bent u dan van plan om daar vanuit uw beleidsdomein iets aan te doen en te vermijden dat men nu nog snel, in afwachting van regels, de gek gaat uithangen en nog doet wat nog kan, met alle gevolgen van dien?

**De voorzitter:** De heer Ronse heeft het woord.

**Axel Ronse (N-VA):** Dit is een iets oudere vraag die door een aantal feiten en commissievergaderingen is ingehaald. Ik zal dan ook niet alles herhalen wat er in mijn schriftelijke vraag staat.



Minister, ik ben in de politiek gegaan om dingen te doen zoals het witboek BRV. Ik ben er trots op om tot de meerderheid te behoren die daaraan heeft mogen meewerken en die zulke moedige langetermijnbeslissingen neemt.

Het is een witboek: dat hebben we altijd heel duidelijk gecommuniceerd. Wanneer men in de politiek over de lange termijn nadenkt en daar concepten over durft te ontwikkelen, dan is de drang voor sommigen om op de tafel van de paniekspringer te gaan cashen, inderdaad groot. Dat valt bijzonder te betreuren. Daarin kan men moedige en minder moedige politici van elkaar onderscheiden.

Intussen bent u wel heel actief bezig met het aftoetsen van dat witboek bij allerlei organisaties zoals gemeenten, belangenorganisaties, provincies enzovoort. Uit de vorige commissievergadering heb ik opgemaakt dat er 82 adviezen zijn en dat daar een vrij groot draagvlak uit blijkt. Ik heb ook begrepen dat de laatste hand wordt gelegd aan de strategische milieubeoordeling. Minister, twee weken geleden zei u dat de laatste hand wordt gelegd aan die strategische milieubeoordeling. Is daar intussen al nieuws over?

Zit er een lijn in de adviezen van de lokale besturen? Kunt u daar al iets inhoudelijk over vertellen? Er zijn vragen naar concrete acties en uitvoering, maar het nadeel is dat men soms zeer gefragmenteerd kijkt. Zo heeft VITO een deelstudie gemaakt voor BRV waarin een aantal definities van ontsluiting staan, maar weet iedereen die een beetje verstand heeft van politiek, dat dit niet de enige basis is. Men brengt dat dan geïsoleerd om toch maar paniek te zaaien. Ik zou dan ook graag weten wat de lijnen zijn van die adviezen.

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Het witboek BRV is goedgekeurd door de voltallige Vlaamse Regering, en dus ook door collega-minister Tommelein, die dat nog altijd volledig onderschrijft, zoals hij mij recent nog zei.

Het eigendomsrecht is in België grondwettelijk gewaarborgd, en dat zullen wij uiteraard ook respecteren. Toen we het witboek hebben goedgekeurd, hebben we ook gezegd dat het niet de bedoeling kan zijn dat het eigendomsrecht van mensen zomaar wordt aangetast. Dat betekent natuurlijk niet dat een eigendom niet anders kan worden ingekleurd, maar daar staan dan wel instrumenten tegenover die moeten zorgen voor een billijke vergoeding.

De systemen die we kennen, zijn onteigening, planschade, planbaten, maar het nieuwe Instrumentendecreet dat eraan komt, zal voor nog een aantal nieuwe instrumenten zorgen.

Het gaat hier om een transitietraject. Vandaag wordt 6 hectare open ruimte per dag ingenomen. Tegen 2040, één generatie verder, zal dat nog 0 hectare zijn. Ik herinner me dat sommigen vonden dat 2040 heel veraf is en dat het toch niet verantwoord is om zo lang te wachten. Welnu, we wachten niet, we starten vandaag en we bouwen stelselmatig af. Halfweg, tegen 2025, willen we aan 3 hectare per dag zitten. We vertrekken vanaf het begin met die stelselmatige afbouw.

We nemen daar één generatie tijd voor omdat we rushes en ongerustheid willen vermijden. We willen ook het eigendomsrecht niet aantasten.

Hoe zit het nu met de effecten van dat witboek? Het is nog geen definitieve beslissing. Het is een witboek waar we ruim de tijd nemen voor consultatie en uitleggen waarover het gaat. Er is ook heel wat ongerustheid ontstaan door een aantal uitspraken, vooral van de Vlaamse bouwmeester, die op een bepaald moment zei dat iedereen naar de stad moet gaan wonen. Dat staat niet in dat

witboek. In dat witboek staat dat we naar kernversterking gaan, maar ook de kernen in landelijke gebieden kunnen worden versterkt.

Is er een rush en gaan de prijzen nu plotseling de hoogte in? Er is een onderzoek gebeurd waarop mijn collega nogal intuïtief heeft gereageerd. Een sleutel-op-de-deurbedrijf heeft een enquête georganiseerd maar ik weet niet precies wat er is bevraagd. Hoe men de vraag stelt, heeft ook bijzonder veel effect op de resultaten van de bevraging.

Positief in die enquête van dat bedrijf is dat van de kandidaat-bouwers 68 procent achter de transitiedoelstellingen staat. Ik merk dat ook, ik ga overal dit beleidsplan verdedigen en uitleggen, ik zeg ook wat daarin staat. En nergens is men tegen. In de volgende fase is de vraag wat dat voor de mensen zelf betekent. Over het principe geen verdere open ruimte in te nemen, is iedereen het eens.

Verder leert de enquête dat een meerderheid kandidaat-bouwers, 87 procent, vreest dat bouwgrond en woningen duurder zullen worden. Een minderheid, een op de vier, zou daarom sneller naar een bouwgrond zoeken.

We zien ook tegenstrijdige analyses en meningen over mogelijke prijsveranderingen. Onderzoek leert hoe prijszetting op de woning- en bouwgrondmarkt op de lange termijn evolueert. Daar zijn heel verschillende meningen en visies over.

De voorbije jaren is er heel wat onderzoek gebeurd, onder meer aan de KU Leuven, naar de economische wetmatigheden die spelen op de woningmarkt. De resultaten werden in 2016 gebundeld in het boek 'De economie van de woningmarkt'. De onderzoeksresultaten zijn een bundeling van meer dan tien jaar economisch onderzoek vanuit het Kenniscentrum Duurzaam Woonbeleid, het Steunpunt Ruimte en Wonen en het Steunpunt Wonen.

Uit dat onderzoek, dat veel meer wetenschappelijke waarde heeft dan een bevraging door een bepaalde actor die vanuit een bepaalde visie een bevraging doet, blijkt dat de ontleningscapaciteit van huishoudens de belangrijkste universele factor is in de prijsvorming van woningen op lange termijn. Deze ontleningscapaciteit wordt in grote mate bepaald door het inkomen van gezinnen, de hypothecaire intrestvoet, de hypotheekmarkten en de woonfiscaliteit. Het onderzoek stelt ook vast dat grotere afbetalingsmogelijkheden van gezinnen leiden tot hogere woningprijzen. Ook de invloed van de intrestvoet blijkt zeer groot.

Precies omdat de vastgoedprijzen vooral koopkrachtgerelateerd zijn, is het weinig waarschijnlijk dat het ruimtelijk beleid bruuske prijsstijgingen of prijsdalingen tot gevolg zou hebben. Dit is zeker het geval als het ruimtelijk beleid met de nodige omzichtigheid en gefaseerd wordt gevoerd. Het gaat dan om een evolutie in plaats van een revolutie, die een minder direct effect heeft op de prijs.

Op de vraag of de Vlaamse Regering achter het witboek staat, is het antwoord ja. Het is niet zo dat de landelijke gemeenten niet meer zullen kunnen uitbreiden of investeren. Ook de kernen op het platteland worden versterkt, dat staat uitdrukkelijk in het witboek BRV.

Ik heb ook al aangegeven dat de ontsluitingen ook via fietsinfrastructuur, openbaar vervoer en andere manieren zijn opgenomen in het witboek BRV. Het feit dat ook landelijke gemeenten sterk betrokken zijn, toont aan dat zij hun opmerkingen mee kunnen formuleren binnen de consultatie waar we nu mee bezig zijn.

In totaal zijn er al 105 adviezen binnengekomen op dat witboek BRV. De respons vanuit de stads- en gemeentebesturen bedraagt 40 procent. 85 besturen hebben

een individueel advies opgesteld, 41 hebben dat via een soort bovenlokaal samenwerkingsverband gedaan. En dan is er natuurlijk ook nog een advies van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG).

De provinciebesturen hebben allemaal gereageerd, het gaat dus om een respons van 100 procent. Wat de Vlaamse adviesraden, inclusief de Vlaamse Jeugdraad, betreft, bedraagt de respons 91 procent. Tien raden hebben een advies opgesteld.

Wat is de teneur van die advisering? We stellen daarin een brede steun vast voor de principes uit het BRV. Heel wat vragen gaan wel over de concrete uitvoering en uitvoeringsmodaliteiten. Maar zoals eerder gezegd, zal het witboek samen sporen met een definitieve beslissing over het BRV waarin we werk maken van dat Instrumentendecreet.

Mijnheer Tobback, wij hebben ook een lerend netwerk dat zich heel specifiek richt tot die lokale besturen. Bedoeling is hen wegwijs te maken hoe de ideeën van dat witboek nu al in de praktijk kunnen worden uitgerold. Binnenkort zal ook de Codex Ruimtelijke Ordening door de Vlaamse Regering definitief worden goedgekeurd. Daar staan ook een aantal instrumenten in waarmee de lokale besturen en de bouwaanvrager aan de slag kunnen gaan.

De betrokkenheid van de lokale besturen is cruciaal. We hebben jarenlang een slingerbeweging gemaakt. Wij gaan zeer sterk af op de gemeentelijke visie, ontvoogden de gemeenten en geven hun heel wat verantwoordelijkheden. Dat is een omslag die we niet zullen verlaten. Die gemeentelijke visie zal zich moeten enten op wat er op Vlaams niveau wordt beslist, maar er zal nog heel wat ruimte zijn voor maatwerk en voor de eigenheid van gemeenten. In die kennisopbouw wordt nu al volop geïnvesteerd vanuit onze diensten.

De Vlaamse gemeenten zijn sinds 1999 verplicht om een gemeentelijk vergunningenregister op te stellen. Dit is een register waarin alle aanvragen, vergunningen, weigeringen en meldingen worden opgenomen. Het bevat ook data die teruggaan tot 1962, wanneer voor het eerst een stedenbouwwet van kracht werd in België.

Momenteel hebben 286 van de 308 gemeenten een goedgekeurd vergunningenregister, een aantal hebben een ontwerp-vergunningenregister. Dit resulteert in een databank met ongeveer 4 miljoen aanvragen voor vergunningen en handelingen.

Mijnheer Tobback, ik heb op dit moment geen ernstige of tastbare indicaties dat er een rush is om snel de open ruimte aan te snijden. Er doen heel wat geruchten de ronde, maar dat blijkt helemaal niet uit te gegevens die wij hebben.

Mevrouw Pira, ik denk dat ik de meeste van uw vragen heb beantwoord. De collega's van de Vlaamse Regering staan absoluut achter dat witboek.

Mijnheer Ronse, wat de timing betreft, vind ik het zeer belangrijk om voldoende aandacht te hebben voor inspraak. Alles wordt momenteel verwerkt, en dan zullen wij zo snel mogelijk overgaan tot de volgende fase.

**De voorzitter:** De heer Sintobin heeft het woord.

**Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** We moeten minister Tommelein niet meer aandacht geven dan nodig is in deze commissie, maar een paar weken na een actualiteitsdebat over dit witboek nam hij op een bouwbeurs en naar aanleiding van een of andere enquête het woord 'betonstop' in de mond. Minister Tommelein, en de heer Beenders zal dat bevestigen, maakt zich altijd kwaad

wanneer wij het woord 'Turteltaks' gebruiken, wij moeten spreken over 'energie-heffing', maar zelf gebruikt hij wel het woord 'betonstop'. Als ik me niet vergis, heeft de heer Ronse zelfs een wedstrijd georganiseerd om een ander woord te vinden voor 'betonstop', maar ik ben nog niet meegevraagd op reis. Het is dus gemakkelijk om stoer op de borst te kloppen, zoals minister Tommelein doet, en dan achteraf te zeggen dat hij eigenlijk wel akkoord gaat met het witboek BRV en met de Vlaamse Regering. Wanneer zoiets in de media komt, dan heeft dat een effect op de bevolking.

Minister, u zegt dat het eigendomsrecht grondwettelijk is gewaarborgd. Ik moet eerlijk zeggen dat dit me na de afgelopen dagen niet meer zo duidelijk is. Dat is echter een andere discussie op een ander niveau.

Ik ben het met u eens dat het een transitietraject is, vandaar ook mijn veronderstelling dat in dit traject nog bijpassingen mogelijk zijn.

U zegt dat iedereen het eens is met het uitgangspunt dat er geen verdere open ruimte mag worden ingenomen. Wanneer u dat hier op straat vraagt, zal iedereen het daarmee eens zijn, dat lijkt me de logica der dingen. Maar het is ook zo dat Jan met de pet, met alle respect, niet kan inschatten wat de gevolgen en het effect daarvan zijn op zijn eigen leefomgeving. Ik blijf een beetje kritisch wanneer het gaat over het platteland en de plattelandsgemeenten. U zegt dat er een kernversterking komt, ook in de plattelandsgemeenten. Vraag is natuurlijk hoe men kernversterkend kan werken in een dorp. Ik ben een beetje bevreesd dat een niet verdere inname van de open ruimte, waar ik natuurlijk grotendeels achter sta, een effect zal hebben op het wonen op het platteland en zal leiden tot de afbouw van publieke voorzieningen en tot een verdere braindrain, zoals ik ook tijdens de plenaire vergadering al heb gezegd. Jonge mensen zullen wegtrekken van het platteland naar grotere steden. U kunt nu wel zeggen dat dit niet zo is, maar het komt wel zo over.

Ik wil er trouwens ook op wijzen dat we hier al debatten hebben gevoerd over armoede op het platteland. Wanneer niet meer mensen op het platteland gaan wonen, dan zal dat tot verdere financiële problemen leiden bij tal van gemeenten en zal men misschien toch moeten overgaan tot verplichte fusies.

Ik blijf dus een beetje kritisch wat het platteland betreft, maar ik heb begrepen dat dit witboek een continu proces is. U hebt verwezen naar al die adviesraden. Voorzitter, het zou misschien niet slecht zijn dat die raden die adviezen hier komen toelichten. Er is een groot verschil tussen een advies op papier en interactie in een commissie. Misschien kunnen we daar in de toekomst een hoorzitting over organiseren.

**De voorzitter:** Dat laatste punt is intussen opgenomen in de regeling van de werkzaamheden.

Mevrouw Pira heeft het woord.

**Ingrid Pira (Groen):** Minister, ik begrijp natuurlijk dat u de valse noten binnen uw meerderheid toedekt onder het mom dat het witboek is goedgekeurd door iedereen. U zult dan maar moeten leven met scherper wordende uitspraken van collega's in de regering, want niet enkel minister Tommelein trekt van leer. Tien dagen eerder twitterde zijn voorzitter, mevrouw Rutten, dat kopers zelf wel kunnen bepalen of ze een bouwgrond slecht gelegen vinden. Ze deed dat naar aanleiding van het programma Hautekiet. Ze doelt daarmee wellicht op de lang aangekondigde belofte om slecht gelegen bouwgronden, ook in woonuitbreidingsgebieden, te schrappen. Het gaat dan om de zogenaamde negatieve lijst.

Ik heb geen aanwijzingen van een rush. Het is eerder een aanvoelen dat nog heel wat onbebouwde percelen vrij liggen. Het zou wel eens kunnen dat eigenaars

worden aangespoord om zo snel mogelijk te bouwen. Ik heb een tijdelijk moratorium voorgesteld, maar dat is jammer genoeg niet gevolgd door de N-VA, die daar nochtans heel consequent in is.

Ik lees af en toe artikels waarin wat meesmullend wordt gedaan over het feit dat die negatieve lijst met te schrappen woongebieden of woonuitbreidingsgebieden er maar niet komt. Ik las onlangs nog een artikel – als ik me niet vergis was dat in Knesselare – waarin stond dat de soep niet zo heet wordt gegeten als ze wordt opgediend. Impliciet was dat een aansporing om snel te beginnen bouwen.

Minister, u zegt dat er geen aanwijzingen zijn, maar op het terrein beweegt wel een en ander. Die schrapping wordt al jaren aangekondigd, al sinds minister Muyters. U zei me onlangs in de plenaire vergadering dat u pas met die lijst komt nadat de principes van het BRV vastliggen, en dat dit nog een aantal jaren zal duren. Blijft u erbij dat het nog enkele jaren zal duren voor daar duidelijkheid over komt?

**De voorzitter:** De heer Tobback heeft het woord.

**Bruno Tobback (sp-a):** Minister, ik dank u voor uw antwoord en minstens voor uw principiële onderschrijven van de doelstelling van het BRV en de goede intenties die daaruit blijken. Ik waardeer dat, al was het maar omdat keer op keer blijkt dat het niet zo eenvoudig is om dat in de praktijk te brengen.

Het is zeer goed dat u daaraan houdt, maar ik heb toch het gevoel dat u een aantal dingen een beetje met de mantel der liefde bedekt die in de praktijk wel aan het gebeuren zijn. Misschien vestigt u daar liever niet te veel de aandacht op, misschien wilt u het bewust niet zien of misschien ziet u het niet, maar er zijn toch een aantal zaken aan de gang, en uitspraken zoals die van de heer Tommelein, maar ook een aantal vragen in de commissie van de afgelopen dagen, en verklaringen zoals die van mevrouw Rutten, wijzen erop dat het allemaal niet zo eenvoudig is.

De transitie naar minder ruimte is eigenlijk al jaren aan de gang, sinds de jaren 90. We zijn al geëvolueerd van meer dan 12 hectare per dag naar 6 hectare, niet alleen als gevolg van planologie en bestuur. Mijnheer Sintobin, u moet ook niet blind zijn voor de realiteit: de reden waarom niet alleen jonge mensen maar ook oudere mensen meer op zoek gaan naar appartementen in de stad dan naar een huis op het platteland, is dat ze het beu zijn om uren per dag te verliezen met rond te rijden van die leuke plattelandsgemeente naar de plaats waar ze werken. Men is zich intussen bewust van de gigantische sociale maatschappelijke maar ook financiële meerkost van ergens te wonen waar men niet weg geraakt. Die maatschappelijke evolutie is aan de gang en is ook niet meer te stoppen. Mensen kiezen met hun voeten en met hun portemonnee, en het heeft bijzonder weinig zin te blijven denken dat we van iedere kleine gemeente in elk uithoek van Vlaanderen een soort van halve stad kunnen maken van waaruit men op 10 minuten op zijn werk is. Mensen hebben dat begrepen. We gaan dat met alle goede of slechte wil van de wereld niet omkeren.

Als we consequent zijn met de doelstellingen van het halveren op relatief korte termijn van het ruimtebeslag naar 3 hectare en naar 0 hectare tegen 2040, dan betekent dit dat er een massa potentieel bebouwbaar gronden in Vlaanderen op basis van de huidige afbakening niet zal kunnen worden bebouwd. Iedereen heeft dat intussen begrepen, te beginnen bij die mensen die een aantal van die gronden hebben gekocht met het idee ze te ontwikkelen en te bebouwen. Men kan dat eigendomsrecht noemen, men kan dat speculatie noemen, maar de realiteit is wel dat wie dat begrepen heeft, nu probeert te maken dat op die gronden toch nog mag worden bebouwd.

Ik wil bij dezen een warme oproep lanceren om de keuze van welke gronden wel en niet meer zullen worden bebouwd, niet te laten afhangen van de lobbykracht

van een aantal speculanten of gemeentebesturen die daar nog snel geld aan willen verdienen, maar die te laten afhangen van argumenten van goede ruimtelijke ordening, zodat we over twintig jaar niet opnieuw spijt hebben van wat we aan het doen zijn. Dat is waar we vandaag voor staan. Die rush en die drang zijn er ongetwijfeld, maar of die zich al vertaalt in ingediende vergunnings- of verkavelingsaanvragen of bouwvergunningen, weet ik niet en dat weet ook u blijkbaar niet, wat ik nog wel kan begrijpen ook.

Ik wil u echter heel erg oproepen om dat van heel dichtbij te monitoren. We zullen die vraag ook keer op keer blijven stellen, want de druk is vandaag wel degelijk aanwezig bij iedereen die zijn rekening kan maken. En als we niet willen dat het gebeurt op basis van 'first come, first served', maar op basis van een goede ruimtelijke ordening en van maatschappelijk vooruitgang, dan zal daar aandacht voor moeten zijn. Ik wil u oproepen om daar die aandacht voor te hebben, zo niet creëren we nieuwe ongelukken waarvoor we ons bij volgende generaties zullen moeten verontschuldigen, en dan zou opnieuw jammer zijn.

**De voorzitter:** De heer Ronse heeft het woord.

**Axel Ronse (N-VA):** Ik ben wat van mijn melk, ik wist niet dat de heer Sintobin teleurgesteld was dat ik hem niet mee op reis had gevraagd. Mijnheer Sintobin, u moet eerst een goed alternatief vinden voor 'betonstop', en dan wil ik dat in overweging nemen.

Mijnheer Tobback, vandaag is er in totaal 45.000 hectare harde bestemming. Die is nog niet bebouwd en zal openruimtebestemming worden. Dat is duidelijk, en daar wijken we niet van af. De minister heeft dat ook herbevestigd, alsook dat daar unanimititeit over is in de regering.

Vandaag zijn twee zaken bijzonder belangrijk. Ten eerste wordt nu volop werk gemaakt van die compensatiemechanismen zodat we effectief hard kunnen maken dat niemand zijn grondwaarde zal verliezen. Het probleem voor mensen zal niet zijn dat ze niet meer kunnen bouwen op die grond, maar wel dat ze zich misschien zullen verarmen. Deze meerderheid heeft altijd heel duidelijk gezegd – ik denk zelfs partijoverschrijdend, ook met de oppositie – dat dit principe kan worden verdedigd. Minister, u hebt becijferd – nattevingerwerk weliswaar, ik weet niet meer hoeveel miljard euro het precies was – dat die compensaties op die termijn betaalbaar zouden zijn. Ik denk dat dat echt belangrijk is. In nodig u ook uit, minister, om het parlement te betrekken bij die oefening. Wij reiken de helpende hand om de juiste compensatiemechanismen uit te werken. Eenmaal die zijn uitgewerkt, zal er volgens mij geen ongerustheid meer zijn.

De ongerustheid die er vandaag is, is niet uit te sluiten. Wanneer men eender waar een ingrijpende verandering doorvoert, wanneer men een nieuwe manier van leven en van ruimtelijke ordening wil doorvoeren, is het logisch dat er ongerustheid is. We zullen daar de komende maanden mee moeten leren leven. Het enige antwoord dat we daartegenover kunnen plaatsen, is een duidelijk instrumentarium waarbij niemand zijn grondwaarde verliest en een beetje politieke moed, op zijn minst van de collega's uit de meerderheid, om de boel eendrachtig en naar waarheid te blijven verdedigen.

Een andere belangrijke zaak is om tijdens de periode van het vacuüm – de tussenperiode tussen vandaag en het moment waarop het BRV er is – geen stupide beslissingen te nemen. Men mag niet beginnen met woonuitbreidingsgebieden snel te ontwikkelen waar vandaag ontwikkelingen conform de geest van ons witboek misschien niet achtzaam zijn.

Groen vraagt een moratorium. Dat vind ik ook niet verstandig. Ik hoop, minister, dat u de vinger aan de pols houdt bij de gemeenten en dat u er samen met hen

op toeziet dat daar geen stupiditeiten worden beslist. Vandaar mijn bijkomende vragen hoe u daar in die tussenperiode op toe zult zien. Bent u bereid om ons eventueel te betrekken bij de uitwerking van die compensaties?

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Minister, ik sluit me aan bij de heer Ronse wanneer hij zegt dat we een belangrijke koerswijziging hebben ingezet met dit beleidsplan. We zouden het kunnen vergelijken met een groot cruiseschip dat ineens de voorziene koers verlaat en een serieuze bocht maakt.

Op zo'n groot cruiseschip zullen er, mocht dat ooit gebeuren, heel veel vragen zijn, bij passagiers en bemanning: 'Waar gaan we naartoe? Wat betekent dit? Waar zullen we uitstappen? Zal dit ons meer kosten?' Het laatste waaraan men dan behoefte heeft, is dat er vanuit de brug signalen komen in de trant van: 'Wat mij betreft, had dat ook niet zo hoeven te worden beslist.' Ik denk dat er dan vanuit het beslissingscentrum duidelijke signalen moeten komen van waar we naartoe gaan. Misschien kunnen er niet onmiddellijk antwoorden worden gegeven, maar men moet daar wel naartoe werken.

Mijnheer Tobback, u hebt heel duidelijk gezegd – daarmee ben ik het volledig eens – : 'Het traject dat voor ons ligt, blijkt heel moeilijk te zijn.' Uiteraard! Mocht het een gemakkelijk traject zijn, zou het nog vreemder zijn dat u, die zo overtuigd bent, nooit een socialistische minister van Ruimtelijke Ordening ervan hebt overtuigd om dit al in te zetten.

Ik ben het er trouwens niet mee eens dat u de gelegenheid nog eens te baat neemt om te zeggen: 'Het moet maar eens gedaan zijn met het feit dat iedereen die op het platteland woont, naar de stad komt werken.' Ik denk dat dit duidelijk niet gezegd is in dit Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Ik denk dat het geen synoniemen van elkaar zijn en dat, als je de open ruimte beschermt, dat ook wil betekenen dat je allemaal in de stad moet gaan wonen. Ik ben het daarmee zeer grondig oneens. Ik denk dat er duidelijke intenties staan in dit plan, dat men meer gaat wonen en ontwikkelen waar die mobiliteitsknooppunten zijn. Ik zie bij u elke keer de behoefte omhoog kruipen om toch nog eens te zeggen: 'Kom meer in de stad wonen.'

Ik zie u neen knikken. Goed, dan zal mijn ongerustheid onterecht geweest zijn. Dan is dat bij dezen ook uitgevlakt.

De uitdagingen zijn inderdaad immens groot. Dat hebben wij als fractie ook verwoord op het moment dat het debat in dit parlement hierover ging. We moeten ervoor zorgen dat Vlaanderen verder kan blijven evolueren, op alle mogelijke vlakken, terwijl wij toch deze ambities zullen invullen. Daar zal heel veel creativiteit voor nodig zijn. Maar we moeten er ook voor zorgen dat het niet het individu is dat daarvoor de rekening betaalt. We zullen de komende weken en maanden en misschien nog een tijdje erna, bezig zijn met het ontwikkelen van de juiste instrumenten zodat we verder kunnen. Want als we de ambitie willen halen om de trein in 2040 tot stilstand te brengen, moeten we vandaag al stilaan beginnen af te remmen.

Minister, binnen welke termijn ongeveer kunnen we zicht hebben op de socio-economische impact die dit heeft?

**De voorzitter:** Mevrouw Peeters heeft het woord.

**Lydia Peeters (Open Vld):** Voorzitter, collega's, voor alle duidelijkheid: zowel minister Tommelein als onze fractie onderschrijft nog altijd de beslissing van de Vlaamse Regering van 30 november 2016, waarbij het witboek BRV werd

goedgekeurd. Ik denk wel dat een aantal collega's in deze commissie dat witboek er het best nog eens op nalezen.

Minister, u hebt terecht gezegd: 'Dit witboek omvat een aantal strategische visies, het omvat een aantal operationele doelstellingen en het is vooral een transitietraject dat moet worden doorlopen. Dat transitietraject moet tegelijkertijd perfect sporen met het Instrumentendecreet. Dat Instrumentendecreet is een zeer belangrijke voorwaarde en is gekoppeld aan alle doelstellingen die zijn opgenomen in het witboek BRV.'

Wat ik hier heel nadrukkelijk wil beamen, is wat wij in mei 2016 hebben gezegd in de plenaire vergadering, toen als het ware het woord betonstop geboren is. Herinner u de grote persartikels van toen. Er was toen nog een witboek, maar het woord betonstop werd volop gebruikt, door tal van journalisten.

Collega's, ik denk dat er toen al bij heel wat mensen ongerustheid is ontstaan. 70 procent van de Vlamingen heeft zijn spaargeld geïnvesteerd in een woning, in een perceel grond waarop ze hopen te bouwen. En dat ligt hun natuurlijk heel na aan het hart. Het heeft een belangrijke emotionele waarde, zeker als er een aankondiging komt dat men daaraan zou willen tornen. Dat wil ik heel even duidelijk stellen.

Slogantaal hoort niet thuis – dat hebben we meer dan eens herhaald – in alles wat met het BRV te maken heeft. Ik denk niet dat de Vlaamse Regering er iets aan kan doen dat een aantal mensen zich daar toch nog altijd schuldig aan maken.

Ik denk wel – en daarop hebben ook u, minister, en een aantal collega's in het verleden al gehamerd – dat een aantal uitspraken van de Bouwmeester hierin vrij ongelukkig zijn. 'Laat iedereen maar in de stad gaan wonen. Doe die fermette maar weg. Veeg de spons over een aantal landelijke regio's.' Dat zijn uitspraken die een heel aantal mensen ongerust maken. We moeten daarover waken als we dat transitieproject volledig willen doorlopen.

Dat we moeten gaan naar een beperking van de ruimte-inname, daarover is iedereen het eens. Dat dat geen revolutie moet zijn, mijnheer Tobback, lijkt mij ook heel duidelijk te zijn. Want de trend die de laatste jaren is ingezet inzake ruimte-inname, is echt een enorm dalende trend. Minister, ik denk dat u dat wel kunt bevestigen.

Ik wil nog heel even opnieuw benadrukken – en dat is ook waarin de uitspraken van minister Tommelein moeten worden ingepast – dat het voor onze fractie heel belangrijk is dat er een rechtszekerheid is voor iedereen die vandaag gronden en woningen in eigendom heeft. Voor hen moet er rechtszekerheid zijn. Daarom is er dat Instrumentendecreet, dat hopelijk straks faciliteert en mensen stimuleert. Ik hoop dat dat Instrumentendecreet er snel zal komen en alleszins zal sporen met het verdere traject.

Minister, ik heb nog een aantal vragen rond de adviezen. We hebben het op 21 februari in deze commissie al gehad over deze adviezen, toen ik daarover zelf een aantal vragen om uitleg had gesteld. Blijkbaar is het aantal adviezen ondertussen al gestegen en zijn het er ondertussen al 105. Maar toch heb ik de indruk dat, als ik denk aan alle lokale besturen die een advies konden verlenen, dat eigenlijk toch nog niet zo heel veel is. Alleszins ben ik wel al blij dat de VVSG in haar laatste Lokaal haar advies toch al ietwat heeft bijgestuurd en niet langer een pleidooi houdt voor een ruimtelijke krimp in een aantal buitengebieden.

Maar, minister, ik denk dat we eerlijk moeten zeggen dat een aantal adviezen toch wel kritische bedenkingen uiten. Dan gaat het enerzijds opnieuw over een



aantal cijfers die werden gehanteerd en anderzijds ook over een aantal concrete uitwerkingen.

Minister, mijn vraag gaat opnieuw over wat ik de vorige keren ook al heb gesteld. Ik hoop dat we zo snel mogelijk een ruime gedachtewisseling krijgen rond de verwerking van de adviezen. Wanneer denkt u dat u een volledig zicht zult hebben op de finale uitwerking van de adviezen? Ik had toen begrepen dat die binnen moesten zijn vóór 13 februari. Blijkbaar komen ze nog steeds binnen. Maar wanneer kunnen we daarvan een globaal standpunt verwachten? Wanneer kunnen we vervolgens – als ik de website Ruimte Vlaanderen check, denk ik dat dat eerder iets zal zijn voor april – een verdere gedachtewisseling voeren over de inhoud van de kritische bedenkingen?

**De voorzitter:** De heer Dochy heeft het woord.

**Bart Dochy (CD&V):** Voorzitter, collega's, ik heb eigenlijk geen vraag voor de minister, maar wel voor de heer Tobback.

Ik zou u willen vragen – en ik vraag het nu nog vriendelijk – of u alstublieft zou willen stoppen met lacherig en denigrerend te doen over de mensen die op het platteland wonen. (*Opmerkingen van Bruno Tobback*)

Het kan zijn dat u het niet zo hebt bedoeld, maar het komt wel zo over.

Ik kan u zeggen dat er vandaag absoluut geen massale vlucht is van het platteland naar de stad. Er zijn mensen die gelukkig zijn op het platteland. Bepaalde geluksbarometers wijzen zelfs uit dat de mensen op het platteland gelukkiger zijn dan zij die in de stad wonen.

Er wordt veel gewerkt op het platteland. Er is vandaag een zeer significante plattelandseconomie in Vlaanderen. Er zijn ook goede zorgvoorzieningen. Als u dat niet weet, wil ik u dat wel eens tonen. U bent daar misschien nog nooit geweest en dus wil ik u dat gerust eens tonen.

In elk geval ben ik het echt moe dat u niet alleen nu, maar ook op andere momenten geen enkele kans onbenut laat om het platteland te denigreren. Ik kan daar niet mee om. Daarom vraag ik u om daarmee te stoppen. (*Applaus van Lode Ceyskens*)

**De voorzitter:** Ik ga ervan uit dat de vragen aan de minister worden gesteld. Ik ga ervan uit dat u er nadien in de koffiekamer over kunt spreken.

**Bruno Tobback (sp.a):** Voorzitter, dit staat op band, op microfoon. Ik ga dit niet uitvechten in de koffiekamer. Als men mij rechtstreeks aanspreekt, mag ik daar ook rechtstreeks op antwoorden.

Het spijt mij zeer, maar op die manier spelen we het spel niet, hé. Dat klopt niet.

**De voorzitter:** Oké, dan ga ik ervan uit dat u daar dadelijk, na het antwoord van de minister, kort op zult antwoorden.

**Bruno Tobback (sp.a):** Zolang als de heer Dochy denkt dat het nodig is, totdat ik hem heb overtuigd. Dat is mijn recht als parlements lid.

**De voorzitter:** Nee, collega, want u moet zich eveneens houden aan het reglement. U weet dat het niet de bedoeling is om in de commissie dingen tussen collega's uit te praten, maar wel met de minister.

**Bruno Tobback (sp.a):** Maar voorzitter, als dat zo is, en als u dat strikt wilt toepassen, dat moet u de heer Dochy stoppen en het woord ontnemen op het

moment dat hij zich tot mij richt en niet tot de minister. Het reglement geldt voor iedereen en moet voor iedereen op dezelfde manier worden toegepast.

**De voorzitter:** Collega, ik heb net gezegd dat u, nadat de minister het woord heeft gekregen, ook het woord zult krijgen, maar dat dat beperkt zal zijn in de tijd. We beginnen hier geen spel tussen u en de heer Dochy. Dat heb ik net aangegeven.

**Bruno Tobbac (sp.a):** Dan moet u dat tegen de heer Dochy zeggen, voorzitter. En voor alle duidelijkheid: als vraagsteller heb ik hoe dan ook het recht om na het antwoord van de minister het woord te nemen. Dat staat zelfs los van wat de heer Dochy doet.

Wat ik nu van u vraag, is dat, als u de heer Dochy toelaat om collega's aan te spreken zonder met één woord in te pikken op de vraag die aan de minister wordt gesteld, u die collega's dan ook het recht geeft om daarop te antwoorden. Al wat ik u vraag, voorzitter, is om consequent te zijn in het toepassen van het reglement. In het andere geval had u de heer Dochy, toen hij zei dat hij het tegen mij wou hebben, het zwijgen moeten opleggen.

Want als hij dat recht heeft, heb ik het ook.

**De voorzitter:** Als u mij enigszins betraapt op het niet consequent toepassen van het reglement, collega, dan mag u daar terecht de nodige bezwaren over uiten. *(Opmerkingen van Bruno Tobbac)*

Neen. Neen. Neen, dat is niet waar, want u krijgt dadelijk nog het woord. Dat heb ik reeds gezegd. U hoeft zich dus niet op te jagen.

Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Collega's, ik ben blij dat alle politieke fracties in dit parlement hebben bevestigd dat ze achter de principes van het witboek BRV staan. Dat lijkt mij toch cruciaal. We hebben dat trouwens ook gezien in de klimaatresolutie, waar heel uitdrukkelijk de principes van het niet verder innemen van de open ruimte zijn opgenomen. Iedereen staat daarachter als een belangrijke klimaatmaatregel.

Collega's, ik wil nog eens heel uitdrukkelijk vermelden dat het BRV – het witboek en over een aantal maanden het definitieve BRV – niet alleen staat. Daar horen een aantal documenten bij. Er is het witboek BRV, de codexwijziging die binnenkort richting parlement gaat en dan hopelijk wordt goedgekeurd en vrij snel een aantal belangrijke wijzigingen aan het decreet omvat, waarvan we nu al een aantal zaken kunnen toepassen. De heer Ronse stelde de vraag: 'Hoe ga je daar nu al mee om?' Ik denk dat in de codexwijziging, wanneer die wordt goedgekeurd in het parlement, een aantal heel belangrijke aanknopingspunten zitten waar lokale besturen heel concreet mee aan de slag kunnen gaan om de principes van dat witboek nu al toe te passen.

Er is het BRV, de codex, maar ook het Instrumentendecreet. De politieke bespreking daarrond is gestart. Uiteraard zal er daarover nog heel veel debat mogelijk zijn in het parlement. Daarnaast, als het BRV er is, moet er inderdaad ook de socio-economische budgettaire impactanalyse zijn. Er is nu een grove schatting. Dat is gekend. We zijn het aan het verfijnen. Er is terecht bij de lokale besturen wat zorg over de budgettaire impact. Het zou natuurlijk maar al te gemakkelijk zijn om vanuit Vlaanderen ambitieus te zijn en een transitie in te zetten, maar dan alle lasten af te schuiven op de lokale besturen. We zouden kunnen zeggen: 'Lokale besturen moeten plannen uitvoeren en ruimtelijke uitvoeringsplannen goedkeuren. Alle planschade komt dan maar ten laste van die lokale besturen.' Ik veronderstel dat dat niet de bedoeling kan zijn. We moeten dus een goede, budgettaire analyse

hebben. En we moeten dan – en ik heb heel goed geluisterd naar wat alle fracties hebben gezegd – vanuit de Vlaamse overheid consequent zijn, daar het juiste budgettaire kader naast zetten en daarin onze verantwoordelijkheid nemen.

Maar er is niet alleen het BRV, de codex, het Instrumentendecreet en de budgettaire impact. Er zijn ook proefprojecten die lopen, twee per provincie. We zijn daar al mee bezig sinds 2015. Het staat dus niet op zich. Het wordt nu al in de praktijk toegepast. Uiteraard houden onze diensten nu ook al heel wat toezicht op een aantal flagrante inbreuken die er zouden zijn, voor zover dit past in de mogelijkheden die er zijn op het terrein.

Mijnheer Tobback, er is iets waarmee ik het niet eens ben – het zat een beetje in de toon van uw betoog – namelijk dat u geen vertrouwen hebt in de lokale besturen. U zegt: 'Laat het niet over aan de lokale besturen, die overal geld uit willen slaan.' Ik ben het daar niet mee eens. Ik zie heel veel mooie, goede voorbeelden van lokale besturen die in hun gemeentelijk ruimtelijk structuurplan nu al een aantal heel duidelijke keuzes hebben gemaakt, ook om een aantal woonuitbreidingsgebieden of woonreservegebieden niet aan te snijden en daar niet in mee te gaan. Ik zie dus heel veel goede, correcte voorbeelden van lokale besturen, of dat nu in stedelijke of in landelijke context is. We moeten daar dus niet te negatief over doen. Er zijn natuurlijk ook slechte voorbeelden. We moeten daar niet blind voor zijn. Maar er zijn ook heel veel voorbeelden van lokale besturen die nu al een heel duidelijke visie hebben op die kernversterking en daarin ook heel duidelijke keuzes hebben gemaakt.

Mevrouw Pira, we zijn volop bezig met de screening van die woonreservegebieden. De volgende fase is dat ook de lokale besturen daarbij worden betrokken. De criteria die we daarbij hanteren, staan in de conceptnota zoals ze ook zijn goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

Wat is de timing? Ik heb dat hier ook genoteerd, collega's. Het is de bedoeling dat alle adviezen in het voorjaar worden verwerkt en dat we dan werken richting begin 2018 om dan een Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goedgekeurd te krijgen.

Ik vind het een bijzonder positief signaal wanneer dit parlement zou beslissen om daar volop mee aan de slag te gaan en hoorzittingen te organiseren. U zult dit uiteraard naar wijsheid beoordelen. Maar ik denk dat dit een bijzondere meerwaarde zou kunnen hebben. Als we dat maatschappelijke debat heel ruim kunnen opentrekken, dan kan dat alleen maar de objectiviteit en de juiste informatie rond het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen ten goede komen. Ik sta er dus helemaal voor open om dat debat hier in dit parlement verder aan te gaan.

Ik wil graag herhalen dat de strategische keuzes die worden gemaakt in het witboek, heel ruim worden gedragen. Er zijn terecht nog een aantal vragen over hoe dat concreet in zijn werk zal gaan. Dat is ook logisch, omdat we inderdaad in die transitie zitten. Het zal aan ons zijn om een aantal van de bezorgdheden die er hier en daar inderdaad leven, weg te nemen, met de juiste instrumenten waarvan we op dit moment werk maken.

We zijn er nog niet. We moeten nog een heel traject doorlopen, binnen de Vlaamse Regering, maar ook binnen dit parlement. Ik ben ervan overtuigd – ook omdat ik vandaag hoor dat iedereen achter die principes staat – dat het ook wel tot een goed einde zal kunnen worden gebracht. In ieder geval is het iets waarvoor ik mij ten volle zal inzetten, om de juiste keuzes te kunnen maken en de juiste instrumenten uit te werken. De ervaringen die er nu al op het terrein zijn met dit proefproject, zijn natuurlijk essentieel en kunnen heel aanstekelijk werken. Het is niet de bedoeling om overal te gaan wonen zoals we dat in Nederland kennen. Heel veel mensen hebben daar wat schrik van. Ze zijn bang dat het er nu bij ons ook allemaal zo zal uitzien. We hebben een andere traditie.

Maar we kunnen heel kwaliteitsvol wonen en toch kernversterkend. En een aantal goede proefprojecten kunnen ook heel wat vrees wegnemen.

**De voorzitter:** De heer Sintobin heeft het woord.

**Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Voorzitter, ik wil nog iets zeggen, maar niet echt naar de minister toe.

Ik ben tevreden dat de CD&V-fractie mijn bekommernissen over het platteland blijkbaar onderschrijft.

Ik zal de heer Tobback nog wat dichterbij zijn kookpunt brengen. De heer Dochy heeft gelijk, mijnheer Tobback. Hij heeft gelijk. Ik stel voor dat u al uw betogen over dit thema erop naleest. U zult keer op keer terugvinden dat u een treiterige manier van zeggen hebt: 'Alle mensen moeten weg uit het platteland, want er is daar toch niets te verdienen. Er is geen werk.'

Misschien kunnen we de rollen omkeren en meer investeren in de lokale economie op het platteland? Misschien kunnen we meer investeren in bedrijvenczones? Misschien kunnen we meer investeren in vlotte verkeersverbindingen? Misschien kunnen we meer investeren in openbare mobiliteit, waar u zelf trouwens toch zo achter staat? Keer op keer worden wij in onze provincie, en dan in het bijzonder in de Westhoek, geconfronteerd met het afschaffen van openbare mobiliteit, met het afschaffen van lijnbussen, van treinen. Mensen zitten tot drie uur, tot zes uur per dag op een trein om naar Brussel te gaan werken, doordat de NMBS treinen afschaft of het traject langer maakt.

Ook lokale voorzieningen worden afgeschaft. Dat heeft te maken met de financiële situatie van de plattelandsgemeenten. Misschien kunnen we op dat vlak een inspanning doen, om die gemeenten beter financieel te ondersteunen in plaats van al het geld naar grote steden te sturen.

Vandaar natuurlijk dat pleidooi van de heer Dochy. Het wordt tijd dat er in de volgende legislatuur een ernstig debat wordt gevoerd over de verdeling van de middelen. Ik vrees maar één ding – dat is mijn bezorgdheid, mijnheer Tobback –: dat er over alle plattelandsgemeenten een stolp wordt gezet en dat we binnenkort kunnen spreken van één groot Bokrijk. *(Opmerkingen. Gelach)*

**De voorzitter:** Mevrouw Pira heeft het woord.

**Ingrid Pira (Groen):** Voorzitter, ik zal proberen het bij het onderwerp te houden. Ik betreur een beetje dat de focus van de dissonante stemmen binnen de meerderheid is verschoven. Maar kom, ik zal mij er niet mee bemoeien.

Minister, een tijdje geleden zijn we begonnen met een kamerbrede steun voor dat langverwachte Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. In die zin hoop ik dat u de dissonante stemmen binnen uw meerderheid onder controle krijgt. Zo niet, wens ik u veel goede moed, om telkens opnieuw in de media uit te leggen waar het om gaat: de stemmenverdichting, zowel in de steden als in de kleine dorpen.

Ik kijk voor de rest uit naar de studie die u hebt besteld over de kostprijs van de verspreide bebouwing. U hebt die een tijdje geleden aangekondigd. Zo kunnen diegenen die minstens in woorden op de rem gaan staan, eens zien hoeveel die verspreide bebouwing dagelijks kost aan de Vlaamse belastingbetaler. Zo worden die kosten zichtbaar.

Tot slot hoop ik dat er snel duidelijkheid komt over de onbebouwde percelen, de onbebouwde woonuitbreidingsgebieden, die negatieve lijst waarover het al zo lang gaat.

Ik zou er de nadruk op willen leggen dat er ook gemeenten zijn die vragende partij zijn en dat er ook gemeenten zijn die, hoewel ze in hun ruimtelijk structuurplan bepaalde gebieden willen vrijwaren, daar toch niet in slagen omdat ze bijvoorbeeld worden overruled door mensen binnen de provincie. Op het terrein is men echt vragende partij daarvoor.

**De voorzitter:** De heer Tobback heeft het woord.

**Bruno Tobback (sp.a):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zou zeggen: succes bij het in de praktijk brengen van de principes. Ik ben het met de meeste van die principes wel eens.

Ik wil iets zeggen ter attentie van een aantal collega's. Mijnheer Sintobin, mijnheer Dochy, u haalt in uw eigen gemeente uw stemmen zoals u ze wilt halen. Maar u moet wel stoppen met de hele tijd te denken dat dat zal lukken door in, wat eigenlijk niet groter is dan een regio als Londen of Parijs, te blijven spelen op de tegenstelling tussen stad en platteland.

Wat mij betreft, collega's, en u mag het noteren voor het verslag: zolang het wettelijk is toegelaten, woont iedereen waar hij wil. Noteer. Ik vind daar niets grappig aan.

Het enige waar ik regelmatig op wijs, is dat we de afgelopen jaren toch hoe dan ook een tendens zien van mensen die het beu zijn om uren van hun dag in de file te besteden en dus liever daar gaan wonen waar ze met de trein dicht bij hun werk zijn en gemakkelijk weg kunnen. Ik wijs daar regelmatig op.

Collega's, dat er voor de rest problemen zijn met de financiering van gemeenten, zeker van kleinere gemeenten met weinig inwoners, daarvan ben ik mij zeer bewust. Waarom ik dat in het kader van de discussie over ruimtelijke ordening altijd opnieuw zeg, is omdat het heel simpel is. Men zou ondertussen toch al moeten hebben begrepen dat de oplossing om nog eens een woonwijk in het veld dat onder water staat, te gaan leggen of nog eens een industrieterrein waar je niet aan geraakt, niet zal werken. Dat is ook compleet onverantwoord. Het kost de Vlaamse belastingbetaler fortuinen, vandaag al, iedere dag.

Dat dat op termijn een piste is die noch de woonkwaliteit in Vlaanderen, noch op het platteland, noch in de steden, noch in alles daartussen ten goede zal komen, zou men ondertussen toch ook al moeten weten.

Mijnheer Ceysens, u hoeft niet te stoppen met wonen op het platteland en allemaal in de stad te gaan wonen. Laat ons zeggen: als je het enigszins nuchter en objectief bekijkt en wereldwijd vergelijkt, is Vlaanderen eigenlijk niet veel meer dan één grote stad. Er zijn meer en minder dichtbevolkte wijken, maar dat is het. Dat we moeten discussiëren over hoe we woonkwaliteit, waarden en diensten, mijnheer Sintobin, en ontsluiting daar waar men woont, zullen financieren, dat klopt. En ik sta heel open voor de discussie over financiering van gemeentebesturen en voorzieningen daar waar ze moeten zijn.

Waar ik wel altijd op zal blijven wijzen, is het idee dat je alles overal kunt hebben en dan nog kunt doen alsof het platteland en stad is. Dat zou toch stilaan moeten stoppen.

Als men inderdaad als dunbevolkte gemeente of omgeving of wat het ook moge wezen, de nodige diensten wil aanbieden, dan ben ik het er helemaal mee eens dat we dat debat voeren. Maar dat je gaat financieren door nog wat bebouwing erbij te zetten en het lokale gemeentebestuur belastingen te laten innen, dat zal gewoon niet meer gaan. We zullen daarvoor andere oplossingen moeten vinden. Want wat we in het verleden hebben geprobeerd, duikt hier nu keer op keer op

als een probleem: versnippering, problemen van verkeersontwikkeling, problemen van toegankelijkheid enzovoort. We zullen daar een andere richting moeten uitgaan.

En dat is ook de reden waarom we een kamerbreed akkoord hebben over zoiets als BRV, omdat we namelijk weten dat het op die manier niet meer kan.

En, ten slotte, mijnheer Sintobin, als u wilt discussiëren over het schrappen van investeringen bij de NMBS en het schrappen van buslijnen, dan moet u, voor alle duidelijkheid, niet bij sp.a zijn. Want als er nu één partij is die het altijd heeft uitgebreid, dan zijn wij het wel, ook in landelijke gebieden. Diegenen die, collega's van Open Vld en CD&V, de basismobiliteit hebben geschrapt, dat bent u in deze regering.

Diegenen die besparen op ontsluitingen van de NMBS, dat bent u in deze regering. Nogmaals, u bent daar aan het verkeerde adres, zelfs als je landelijk woont.

Voor de rest, collega Sintobin: blijf vooral wonen waar je graag woont. Maar als je landelijk wilt blijven wonen, wees dan ook consequent en probeer het niet te bebouwen alsof het een stad is. Het is 'eieren of jong'. Dat zeggen ze zowel op den buiten als in de stad.

**De voorzitter:** De heer Ronse heeft het woord.

**Axel Ronse (N-VA):** Minister, ik denk dat het komende jaar voor u het belangrijkste jaar van de legislatuur zal worden. Het zal het jaar zijn waarin u goede plannen zult moeten uitwerken, die bewijzen dat men zijn grondwaarden niet zal verliezen. Het zal het jaar zijn waarbij uw witboek wordt omgezet in een plan waar men effectief doorheeft dat het gaat om verdichting en niet om verstedelijking.

Voor alle duidelijkheid: u geniet het absolute vertrouwen van onze fractie. Wij gaan ervan uit dat u dat tot een goed einde zult brengen.

De heer Vandaele doet een beetje spastisch. Ik weet niet wat de reden daarvoor is. *(Gelach)*

Het zal het jaar van de waarheid zijn.

Collega's, alle gekheid op een stokje, ik roep ook op om hier in de commissie op een zeer, zeer genuanceerde manier om te gaan met dat thema. Het is een van de thema's die de harten en zielen van de Vlamingen het meeste beroert in hun dagelijkse leven. En als wij er niet genuanceerd mee omgaan, hoe kunt u dan verwachten dat mensen die ver van de politiek en de schrijftafels staan, er op een genuanceerde manier over kunnen denken?

Bij dezen roep ik alle collega's dus op om er op een zeer genuanceerde manier mee om te gaan en om kamerbreed minister Schauvliege te steunen in dit toch wel bijzonder spannende jaar, het jaar van de waarheid. Bij dezen besluit ik, collega's.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de recentste resultaten van het rapport van de Mestbank voor het winterjaar 2015-2016 – 1342 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** De heer Vandaele heeft het woord.

**Wilfried Vandaele (N-VA):** Voorzitter, minister, collega's, ABS-voorzitter Hendrik Vandamme maakt in zijn editoriaal van Drietand een kruis over de einddoelstelling van MAP 5 (Mestactieplan).

Minister, in de plenaire vergadering van 19 oktober van vorig jaar maakte ik me eigenlijk ook zorgen over de stilstand in de verbetering van onze oppervlakte- en grondwaterkwaliteit, maar u antwoordde toen dat relevante conclusies pas mogelijk zouden zijn aan de hand van de resultaten van het MAP-meetnet voor het winterjaar 2016-2017.

U sprak toen wel geruststellende woorden. U zei: 'Volgend jaar zullen we de resultaten, de vruchten kunnen plukken.'

Maar nu schrijft Hendrik Vandamme dat 'we nu al weten dat we de doelstelling in MAP 5 van maximum 5 procent MAP-meetpuntenoverschrijding niet kunnen halen. Die 5 procent was van bij de aanvang een utopie, dat weet iedereen met gezond verstand, ook de regelgever.'

De ABS-voorzitter geeft ons meteen ook de meest recente resultaten mee. Hij zegt: 'Momenteel komen we uit op een kleine 20 procent van de meetpunten die nog niet goed zijn.' Dat is intussen, als ik de pers lees, ook bevestigd, minister.

Als dat klopt – en het klopt blijkbaar –, dan weten we dat het eindresultaat in juni 2017 ook niet beter zal zijn en dus eigenlijk een soort status quo zou geven, zoals dat de voorbije drie jaar ook min of meer het geval was.

Ik begrijp de frustratie van de ABS-voorzitter, maar er is nu eenmaal de Europese regelgeving. En die regelgeving, dat weten we allemaal, houdt niet alleen rekening met ecologische aspecten, maar ook met economische.

Minister, klopt het dat een kleine 20 procent van de meetpunten volgens de laatste metingen de norm overschrijdt? Als ik de pers lees, dan is het geen kleine 20 procent maar een grote 20 procent.

Wanneer levert u het Mestbankrapport over het winterjaar 2015-2016 op? Het Vlaams Infocentrum Land- en Tuinbouw (VILT) heeft gisteren al een aantal gegevens gepubliceerd, maar ik neem aan dat we op het definitieve overzicht nog even moeten wachten.

Blijft u erbij dat MAP 5 de verwachtingen zal inlossen, zoals u mij op 19 oktober 2016 in de plenaire vergadering of meer garandeerde? U klonk toen vrij optimistisch. Ik weet niet of dat optimisme er nog is.

Het Mestdecreet bepaalt dat u zo nodig tussentijds kunt ingrijpen als u ziet dat de resultaten niet worden gehaald. Bent u dat van plan?

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Collega's, op basis van de resultaten waarover ik nu beschik, lijkt het halen van de doelstelling van maximaal 5 procent meetpunten met een overschrijding van de nitraatnorm, moeilijk te realiseren in 2018.

Ik blijf ervan overtuigd dat in MAP 5 goede keuzes zijn gemaakt. De focus ligt op een gebiedsgerichte benadering met een actieprogramma dat ook door de Europese Commissie is goedgekeurd. Het uitgangspunt van MAP 5 was dat de voltallige land- en tuinbouwsector sterker werd geresponsabiliseerd en het engagement opnam om nutriëntenstromen te beheren volgens het kader van de regelgeving en de principes van oordeelkundige bemesting.

De controle door de Mestbank richt zich vooral op de bedrijven die buiten het wettelijke kader opereren – ik heb het dan over de zogenaamde cowboys – of onoordeelkundig met nutriënten omgaan. Via risicoanalyse worden jaarlijks ongeveer 750 bedrijven doorgelicht en uiteraard ook gesanctioneerd. Deze sancties omvatten naast bijkomende maatregelen ook boetes die tot 5 keer hoger liggen dan in de vorige MAP's. Ook op het vlak van nitraatresidu worden proportioneel met de ernst van de overschrijding zwaardere maatregelenpakketten opgelegd, die ingrijpen op de bedrijfsvoering van de betrokken land- en tuinbouwers. Inherent aan deze instrumenten is dat bij onvoldoende individuele verbetering trapsgewijs toenemende beperkingen worden opgelegd. Er is dus ongetwijfeld nog een effect van maatregelen van MAP 5 dat zal doorwerken in de komende winterjaren.

Ik besef echter, op basis van de VMM-resultaten – het is niet de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) maar de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) –, dat het geheel van de huidige maatregelen onvoldoende snel resultaten oplevert om de zeer scherpe waterkwaliteitsdoelstellingen te realiseren. Ik heb de opdracht gegeven om een grondige evaluatie uit te voeren als basis voor MAP 6. In deze evaluatie zullen ook de tussentijdse resultaten van de studie opgenomen worden.

Het is evenwel duidelijk dat het laaghangend fruit – de gemakkelijke oplossingen – geplukt is en dat er bijkomende maatregelen nodig zijn. De uitdaging is ook groot. Ik roep dan ook iedereen op, ook de land- en tuinbouwers, om zich voldoende bewust te zijn van de problematiek, en om zich te engageren om de regels en de code van goede landbouwpraktijken inzake bemesting nog beter ter harte te nemen. De resultaten van de controleacties van de Mestbank en de observaties bij begeleidingsacties door de dienst Bedrijfsadvies en het Coördinatiecentrum Voorlichting en Begeleiding duurzame Bemesting (CVBB), tonen aan dat zeker nog verbetering mogelijk is.

Dan is de vraag wat we nu gaan doen. Ik heb daarnet gezegd dat we MAP 6 uiteraard goed moeten voorbereiden, waarin inderdaad een aantal bijkomende maatregelen zullen moeten worden genomen. Ik ben ook van plan, op basis van de regelgeving die er is, om een aantal tussentijdse maatregelen te nemen die we op dit moment volop aan het bestuderen zijn. Op die manier kunnen we zorgen dat we sneller resultaat hebben. Een van de maatregelen die ik in ieder geval zou willen nemen, is om de strook langs waterlopen die niet mag worden bemest, ook uit te breiden tot de bewerking of de beplanting of bezaaiing. Dat lijkt me een maatregel die vrij snel een effect zou kunnen hebben en die we op dit moment bestuderen.

**De voorzitter:** De heer Vandaele heeft het woord.

**Wilfried Vandaele (N-VA):** Minister, het bevestigt dat we het doel van maximum 5 procent meetpunten met nitraatoverschrijding tegen 2018 niet halen. 2018 is natuurlijk morgen. Het is wel zorgwekkend omdat we al lang weten dat we daar moeten geraken en Europa verwacht het ook van ons. En zo dicht bij de deadline, zitten we er nog ver boven, namelijk op 20 procent overschrijding. Dat is vier keer meer dan wat we eigenlijk geacht worden te hebben aan overschrijdingen. Ik kan dit alleen maar vaststellen en het bijzonder jammer vinden, want het is voor niemand goed – niet voor de Vlaamse overheid en uiteindelijk ook niet voor de landbouw zelf – als het probleem niet wordt opgelost.

Minister, u zegt twee dingen. U zegt dat u volop naar MAP 6 kijkt, waar waarschijnlijk strengere maatregelen moeten worden genomen. U zegt ook dat u toch al



zult bijsturen op basis van MAP 5. U hebt het dan over de stroken, de afstand tot de waterlopen. We hebben er ook iets over kunnen lezen bij VILT. Wat bemesting betreft, wordt er gevraagd om 5 meter van de waterlopen te blijven. Er zijn verschillende waterloopcategorieën. Wat bodembewerking en gewasbescherming betreft, gaat dan om 1 meter. Misschien kunt u daar toch wat meer over zeggen? Ik dacht dat het decreet Integraal Waterbeleid spreekt over 5 meter buffer voor alle waterlopen.

Ministers, hoe ziet u dit concreet? Hoe kunnen we ervan uitgaan dat het een verbetering zou kunnen geven? Je zou evengoed, op basis van wat ik vluchtig lees bij VILT, bijna tot een ander resultaat kunnen komen. Zal dit dus geen versoepeling of een verslechtering met zich meebrengen? Misschien moet u daar toch wat meer uitleg over geven

**De voorzitter:** De heer Caron heeft het woord.

**Bart Caron (Groen):** Minister, ik citeer wat u zei toen we vorig jaar het rapport bespraken in het kader van MAP 5: "Het nieuwe Mestactieplan is hier na de mestperiode 2015 goedgekeurd. In de metingen die er nu aankomen – dus vanaf de winter –, zullen de resultaten van het nieuwe, verstrengde Mestactieplan zichtbaar zijn. Net daarom zal het nieuwe MAP, dat pas volgend jaar vruchten zal afwerpen, heel gebiedsgericht zijn. Het zet ook in op extra controle, betere handhaving enzovoort. We komen tot de resultaten die we voorop hebben gesteld; daar ben ik van overtuigd. Het zal van iedereen inspanningen vragen."

We zijn dus een jaar verder. Ik besef natuurlijk ook, net als u, dat het effect niet op één jaar kan worden bereikt. Maar als je de rekenkundige reeks neemt vanaf het jaar 2014-2015 – toen was het 20,7 procent – dan behalen we nu bijna hetzelfde procent als vier jaar geleden. Zoals u zegt, is het laaghangend fruit geplukt.

Zoals de heer Vandaele zegt, hebben we pas vandaag via VILT het rapport kunnen inzien. We kunnen dus nog niet tot in detail gaan, maar het gaat over dezelfde gebieden met dezelfde problemen. Er zijn zeer weinig verschuivingen van meetpunten waar het nu beter is of van nieuwe meetpunten waar het slechter is. De verschillen zijn zeer klein. Het zijn dezelfde bekkens – Leie, Maas, IJzer en Bovenschelde – die ongeveer dezelfde cijfers halen. Zelfs het Leiebekken haalt hogere cijfers dan vier jaar geleden. De drempelwaarde van 50 milligram nitraat per liter blijft overschreden worden.

Ik vraag me dan af wat de effecten zijn van het gebiedsgericht werken. Wat zijn de effecten van het bedrijfsgericht optreden met de maatregelen die er zijn, als er vandaag – het spijt me dat ik het moet zeggen – bijna geen resultaten zijn?

Minister, u verklaart vandaag in VILT dat u actie wilt ondernemen rond de bufferstroken en rond de 1 meter die langs waterlopen ligt. Er is een West-Vlaamse campagne 'Bluoft e beetje van de beke', die inzet op diezelfde afstand die u als maatregel naar voren schuift en die gebaseerd is op de wettelijke normen.

Mij is het dus niet duidelijk of uw voorstel op zich een verbetering kan zijn of zelfs een status quo is ten opzichte van de huidige situatie. In ieder geval, minister, denk ik dat er toch krachtiger maatregelen zullen moeten worden genomen, willen we niet uitkomen bij wat de heer Vandamme van het Algemeen Boerensyndicaat zegt: "Iedereen weet eigenlijk dat we de doelstellingen van MAP 5 toch nooit zullen bereiken." Het klinkt als 'eigenlijk weten we dat stilzwijgend en gaan we er ook allemaal mee akkoord'.

Sorry, maar dat kunnen we in een Europese context niet zomaar aanvaarden. Ik denk dus dat we krachtiger maatregelen moeten nemen, graag in overleg met de landbouwsector, want ik weet ook dat het voor hen niet gemakkelijk is. Graag

dus in overleg met de landbouwsector, en met duidelijke maatregelen om de Europese doelstellingen te bereiken of minstens te benaderen.

**De voorzitter:** De heer Dochy heeft het woord.

**Bart Dochy (CD&V):** Voorzitter, minister, collega's, ik lees in hetzelfde artikel ook dat het hoofd van de Vlaamse Landmaatschappij, de heer Toon Denys, waarschuwt voor defaitisme. Hij zegt dat er nog heel wat mogelijkheden zijn om vooruitgang te boeken. Hij wijst ook op de inspanningen die zijn gebeurd door het CVBB, de voorlichting die ze doen en het initiatief in de sector, ondersteund door de overheid, in het kader van de MAP-man. Wanneer hij spreekt over een aantal elementen die volgens hem nog kunnen leiden tot een verbetering van de resultaten, dan vraag ik, minister, wat daar allemaal mee wordt bedoeld, naast bijvoorbeeld uw initiatief om die 1 meter in te voeren als bufferzone?

**De voorzitter:** De heer Tobback heeft het woord.

**Bruno Tobback (sp-a):** Minister, ik wil nog even herinneren aan wat u vorig jaar, toen we al vragen stelden over MAP 5 en over de resultaten, zei dat we moesten wachten tot na de meetcampagne die er nu aankomt, en dat u hoopte op verbetering. Ik ga ook letterlijk citeren. U zei toen iets als: "Bij een nieuw MAP zien we telkens een knik, en zodra het in werking treedt, zien we een stagnatie." Is het probleem niet een beetje dat, als ik naar dezelfde cijferreeks kijk sinds 2014-2015 van MAP 4 en MAP 5, MAP 5 die knik helemaal niet heeft, dat de reductie in het aantal overschrijdingen er helemaal niet is? Het is dus dringend tijd niet alleen om vast te stellen dat we niet aan die 5 procent geraken, maar ook dat, simpel gezegd, het effect van MAP 5 eigenlijk nul is, zelfs geen stap dichterbij die 5 procent overschrijdingen is. Misschien zelfs integendeel, want op basis van de cijfers die we intussen hebben, zitten we al boven de overschrijdingen van 2015-2016.

Ik wil dus toch heel hard aandringen om hier in de commissie er eens een heel duidelijk gesprek over te hebben. Als men bij de VLM denkt dat er nog een geweldige vooruitgang mogelijk is, moet men die eens komen toelichten, en misschien ook eens uitleggen waarom die er tot nu toe nog niet is. Men belooft ieder jaar opnieuw die veranderingen; men belooft ieder jaar opnieuw verbeteringen, maar eigenlijk is de waarheid dat we sinds 2014 gewoon ter plaatse trappelen en dat MAP 5 ons geen millimeter verbetering heeft gebracht ten opzichte van MAP 4, ondanks uw – en ik neem aan, welgemeend en welbedoeld – optimisme daarover. Op dit ogenblik werkt niet. Het is dus hoog tijd om te discussiëren over bijsturen als we zelfs maar in de buurt willen komen van de Europese doelstellingen en verplichtingen. Het is niet om de heer Dochy weer te pesten, maar als we er niet geraken, gaat het opnieuw geld kosten, want we hebben verplichtingen.

**De voorzitter:** Mevrouw Peeters heeft het woord.

**Lydia Peeters (Open Vld):** Ik wil even refereren aan het tot stand komen van MAP 5. Enerzijds hebben we de lat toen heel hoog gelegd. Het ambitieniveau was heel hoog. Anderzijds is er ook een heel lange voorgeschiedenis.

We moeten ook een onderscheid maken tussen het oppervlaktewater, waar we de doelstelling van maximaal 5 procent overschrijding niet zullen halen, en het grondwater, waarvoor we wel positieve cijfers hebben. Opnieuw, de ambitie was heel hoog, en die moet ook zo blijven, maar er is toch ook een positieve tendens vast te stellen.

Minister, u gaat een tussentijdse evaluatie doen en eventueel tussentijdse maatregelen nemen. Het is goed om daarover nog eens in overleg te gaan met de landbouwsector en de VLM om na te gaan welke concrete maatregelen mogelijk

zijn. Nogmaals, we moeten ons er heel goed van bewust zijn dat de doelstellingen die we hadden vooropgesteld bij MAP 5, al zeer hoog lagen, en als er al enige verbetering is, mogen we dat ook onderstrepen.

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Collega's, ik denk dat niemand ontkent dat, als je de evolutie bekijkt – en ik heb een aantal grafieken bij van de voorbije jaren –, er inderdaad een daling is, en dat uit het rapport blijkt dat de knik die we hadden verwacht met MAP 5, er niet is. Als we beginnen aan een evaluatie van MAP 5 en aan de voorbereiding van MAP 6, dan lijkt het me wel bijzonder belangrijk dat we aan de Europese Commissie kunnen tonen dat er bijkomende inspanningen zijn gebeurd om de resultaten te verbeteren. Daarom vind ik, op basis van wat we decretaal hebben afgesproken, dat we moeten nagaan welke maatregelen we bijkomend kunnen nemen om sneller resultaten te hebben. Dat is inderdaad in het belang van iedereen: van de landbouwsector, van het leefmilieu en van MAP 6 dat eraan komt.

Wat is het voorstel dat ik zou willen doen? Het is een voorstel, want het is uiteraard nog niet goedgekeurd, en de praktische uitwerking zal nog voorwerp uitmaken van heel wat overleg. Er zijn eigenlijk twee soorten regelgevingen voor waterlopen. Er zijn bepalingen in het decreet Integraal Waterbeleid en er zijn bepalingen in het Mestdecreet. Wat staat er in het Mestdecreet? Er is een bemestingsverbod van 5 meter ten opzichte van bevaarbare waterlopen en onbevaarbare waterlopen categorie 1, 2 en 3. Wat staat er in het decreet Integraal Waterbeleid? Er is een verbod van bodembewerking van 1 meter ten opzichte van alle waterlichamen; een verbod van pesticidegebruik van 1 meter ten opzichte van alle waterlopen; een verbod van bemesting van 5 meter ten opzichte van waterlopen. Wat in het Mestdecreet staat, kan worden gehandhaafd door de VLM.

Er is natuurlijk een heel belangrijk verschil, en dat is essentieel. Wat ik zou willen voorstellen, heeft ook een absolute winst. Het wordt een jaar eerder uitgevoerd, want als we moeten wachten om zo'n maatregel te nemen in het volgende MAP, zijn we weer jaren verder. Deze maatregel zou eigenlijk volgend jaar, als hij wordt goedgekeurd, kunnen doorgaan. Het surplus is ook dat de VLM de sanctionering en de controle kan uitvoeren. Het is essentieel dat het 1 meterverbod ook kan gebeuren langs alle afwatergrachten. In totaal gaat het om 6425 kilometer waterwegen of afwatergrachten. Er zou zo ook een betere handhaafbaarheid zijn van het 5 meterverbod langs bevaarbare waterlopen, doordat er een andere teelt moet staan dan op de rest van het perceel. In Nederland is het van toepassing, en men heeft er goede resultaten. Vandaar ook het voorstel om dat op die manier te doen.

Collega Caron, ik wil toch een kleine nuance maken. We hebben inderdaad gebiedsgericht gewerkt. U zegt in uw analyse dat het niet werkt, en u hebt gelijk. Neem bijvoorbeeld de IJzer: een streek die u bijzonder goed kent. In andere gebieden moeten we dat nuanceren, want daar hebben we wel resultaat. Er is een groot verschil tussen gebieden en de resultaten die er geboekt worden. Ik heb hier de analyses, en ik kan ze gerust bezorgen aan het secretariaat.

Een van de verbeterpunten die vermeld worden als conclusie in het Mestrapport is de bemestingsstrategie die beter kan. We moeten daar echt eens kijken naar de bemestingsadviezen die worden gegeven, want daar loopt het vaak fout. Andere verbeterpunten zijn de mestopslag van bedrijven, de mestverwerking, de correctere mestsamenstelling en het correct kunstmestgebruik. Dat laatste wordt vaak onderschat: men krijgt bepaalde resultaten die men misschien niet had verwacht.

Er ligt dus nog heel wat werk op de plank. De sectoren beseffen zelf ook dat er betere resultaten moeten zijn. Er zijn al heel wat inspanningen gebeurd, maar de resultaten vallen tegen. We moeten ervoor zorgen dat dit verandert.

**De voorzitter:** De heer Vandaele heeft het woord.

**Wilfried Vandaele (N-VA):** Minister, bij elk nieuw MAP dat tot stand komt, delen wij een beetje de scepsis van de milieubewegingen die zeggen dat dat weinig zal oplossen of niet ver genoeg gaat. Toch keuren wij die nieuwe MAP's altijd goed omdat we erop vertrouwen dat het misschien toch zal lukken omdat u ons dat ook altijd verzekert. Ook bij MAP 5 was dat zo, maar alweer lukt het niet. Ik hoor mevrouw Peeters zeggen dat de ambitie ook zeer hoog lag. Dat is mogelijk, maar het feit dat er eigenlijk geen verbetering is wat de oppervlakte-waterkwaliteit betreft, kan eigenlijk alleen maar aangeven dat de ambitie niet hoog genoeg was.

Wat de opmerking van de heer Dochy betreft – hij citeert natuurlijk, het is niet zijn opmerking – over de baas van de Vlaamse Landmaatschappij die zegt dat er nog heel wat mogelijkheden zijn om vooruitgang te boeken, vraag ik me af waar we mee bezig zijn. We kreunen al jaren dat het niet vooruitgaat, en iedereen zegt dat het laaghangend fruit weg is en dat we niet mogen overdrijven met de inspanningen die we vragen, maar opeens zou er nog een grote marge van mogelijkheden zijn om toch nog tot een kwaliteitsverbetering te komen. Ik begrijp dit niet meteen.

Minister, er zit niets anders op dan verder te werken. We kunnen niet blijven herhalen dat het zal lukken wanneer het keer op keer niet lukt en wanneer de deadline er inderdaad is. Het gaat niet over zoveel jaren, het is nu. De heer Tobback heeft daarnet ook al gezegd dat wanneer er straks problemen zijn met en eventueel zelfs boetes van Europa komen, niemand maar dan ook niemand daar iets aan heeft.

**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 onderhoud van hoogrendementsketels – 1360 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** De heer Vandaele heeft het woord.

**Wilfried Vandaele (N-VA):** Het besluit van de Vlaamse Regering van 8 december 2006 betreffende het onderhoud en het nazicht van stooktoestellen voor de verwarming van gebouwen of voor de aanmaak van warm verbruikswater stelt dat centrale verwarmingstoestellen op gas tweejaarlijks een onderhoudsbeurt moeten krijgen en centrale verwarmingstoestellen op stookolie of vaste brandstof jaarlijks. Een onderhoudsbeurt wordt uitgevoerd door een erkende technicus en omvat onder andere de reiniging en controle van de schoorsteen of rookgasafvoer, de algemene staat van het toestel en de controle van de verluchting.

Eind september 2015 trad de Europese Ecodesignverordening in werking waarin de minimumvereisten voor verwarmingstoestellen werden verhoogd. Als een oud verwarmingstoestel wordt vervangen, dan zal dat doorgaans zijn door een condensatieketel, een hoogrendementsketel. Dat geldt ook voor ketels op stookolie.

Die hoogrendementsketels hebben natuurlijk een grotere warmteopbrengst en door de volledige verbranding in de ketel zijn er minder restdeeltjes die blijven hangen in de ketel en de buizen waardoor de noodzaak aan onderhoud lager is. In Wallonië is het onderhoud voor hoogrendementsketels op gas enkel verplicht om de 3 jaar.

Minister, staat u nog altijd achter de verplichting van een jaarlijks onderhoud van de centrale verwarmingstoestellen op stookolie of vaste brandstof en een tweejaarlijkse onderhoudsbeurt voor toestellen op gas?

Acht u het zinvol wat de periodiciteit van het onderhoud betreft, een onderscheid te maken tussen oude en nieuwe ketel – condensatie/hoogrendementsketel – in plaats van tussen gas en stookolie? Mij lijkt dat in elk geval in de huidige stand van zaken een goede keuze.

De handhaving op de uitvoering van het besluit van 8 december 2006 komt toe aan de gemeenten. Hoe evalueert u die handhaving? Hebt u cijfers over het aantal uitgevoerde controles in 2016?

Naast het verplichte onderhoud wordt een verwarmingsaudit voor centrale verwarmingssystemen met een vermogen groter dan 20 kilowatt eveneens om de 5 jaar verplicht. Hoe evalueert u de toepassing van deze verplichting?

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Dat periodieke onderhoud bestaat uit een reiniging van het rookgasafvoerkanaal, een inwendige reiniging van de ketel en een verbrandingscontrole. Bij de reiniging van het rookgasafvoerkanaal wordt gecontroleerd op roetafzetting en gaat men na of de rookgassen voldoende naar buiten kunnen. Rookgassen kunnen immers schouwbrand veroorzaken en er kan ook terugslag zijn wat levensgevaarlijk is.

Bij een inwendige reiniging van de ketel wordt roetafzetting of ander residu verwijderd, wat als neveneffect een verminderde warmtewisseling kan hebben. In het geval van stookolie kan het de ketel beschadigen en zwavelvuur vormen. De ketel moet dus goed en veilig werken in het belang van de bewoners en in het belang van het klimaat. Immers, wanneer een verbrandingsketel goed werkt, zal hij ook minder verbruiken.

Ik blijf achter regelmatig onderhoud staan van alle verwarmingsketels omdat vervuiling, in zowel de ketel als het rookgasafvoerkanaal, optreedt op termijn, ook bij normaal gebruik. Daarnaast is de goede werking van een ketel afhankelijk van verschillende factoren die door de technicus maar ook door de gebruiker kunnen worden gemanipuleerd.

Aangezien de verbrandingstechnologie die wordt toegepast in condensatietoestellen zeer efficiënt is en tot een verminderde kans op vervuiling leidt in de ketel en in het rookgasafvoerkanaal, zal ik een herziening van de onderhoudsfrequentie met bijkomend onderscheid op basis van de gebruikte verbrandingstechnologie graag verder onderzoeken. Ik denk dat dat een goede suggestie is.

Er zijn geen cijfers over het toezicht op eigenaars en gebruikers van centrale stooktoestellen beschikbaar. Alle lokale besturen worden wel jaarlijks aangeschreven en herinnerd aan hun bevoegdheid over deze materie.

In 2015 is een participatief onderzoek uitgevoerd naar de kennis en de naleving van de regelgeving over centrale verwarmingsinstallaties. Daaruit bleek dat de verplichtingen over het onderhoud en de keuring relatief goed gekend zijn en ook nageleefd worden. Dat geldt niet voor de verwarmingsaudit. Om daaraan tegemoet te komen en eigenaars en gebruikers beter te sensibiliseren over hun energieverbruik zal de verwarmingsaudit voor ketels vanaf 20 kilowatt tot en met 100 kilowatt in de toekomst worden uitgevoerd, samen met het periodieke onderhoud door de ingebruikname van een geïntegreerde webtoepassing. Op die manier kunnen we ook tot een vereenvoudiging komen.

**De voorzitter:** De heer Vandaele heeft het woord.

**Wilfried Vandaele (N-VA):** Minister, ik ben blij met uw antwoord. Ik denk dat het inderdaad goed is om te bekijken of we niet beter een onderscheid maken of

de grens trekken tussen een nieuwe en oude ketel, een traditionele en een hoogrendementsketel in plaats van alleen maar naar de brandstof te kijken en daar de periodiciteit, 1 of 2 jaar, op te enten. Ik denk dat we een rationele stap kunnen zetten wanneer we dit aanpassen.

**De voorzitter:** De heer Danen heeft het woord.

**Johan Danen (Groen):** Als de technologie evolueert, moeten we inderdaad ook nagaan of de onderhoudsprocedures niet moeten worden bijgeschaafd. Minister, ik steun u dan ook wanneer u zegt dat u dat wilt bekijken.

Ik meen te weten dat een aantal burgers, en ik hoop dat dat de meerderheid is, dat onderhoud heel secuur laat uitvoeren, jaarlijks of tweejaarlijks, maar ik denk dat er ook een grote groep bestaat die dat nooit of bijna nooit doet. Als u zegt dat u of de gemeenten geen zicht hebben op die handhaving, maak ik me daar wel wat zorgen over. Ik heb begrepen dat u de gemeenten aanschrijft over die handhaving maar u hebt er geen zicht op of zij dat ook doen. Kunt u bekijken of dat beter of anders kan? Ik pleit helemaal niet voor een aardgaspolitie of zo, maar het zou wel goed zijn dat mensen weten dat zij, indien ze de nodige controles niet laten uitvoeren, een groot risico lopen op schouwbrand. Bovendien is het zeer asociaal: een ketel die niet regelmatig wordt gecontroleerd, stoot veel meer uit, waardoor het verwarmingssysteem ook veel minder efficiënt zal werken, wat zorgt voor meer uitstoot en een hogere kost. Minister, wilt u bekijken hoe de handhaving beter en anders kan verlopen?

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** We zijn het er allemaal over eens dat wanneer de technologie verandert, de regelgeving eveneens moet worden gescreend en herbekeken. We zullen dat zeker doen.

De handhaving kunnen we bekijken samen met de evaluatie van de termijnen op basis waarvan die controles moeten gebeuren. Misschien moeten we daarover eens van gedachten wisselen met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), maar het is vooral de sensibilisering, het feit dat mensen weten dat ze het moeten doen, die van belang is. We moeten niet handhaven om te handhaven en zo veel mogelijk mensen te treffen, het gaat in eerste instantie over de veiligheid van mensen. Ik ben ervan overtuigd dat we vooral de nadruk moeten leggen op die veiligheid. Dat is de beste manier om resultaten te boeken.

**De voorzitter:** De heer Vandaele heeft het woord.

**Wilfried Vandaele (N-VA):** Mensen nodeloos op kosten jagen, moeten we inderdaad nooit doen. Wanneer dat jaarlijkse onderhoud dus niet nodig is, dan denk ik dat het best is dat we dat niet eisen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Elisabeth Meuleman aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het Natuurrapport 2016 en de groene infrastructuur – 1366 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** Mevrouw Meuleman heeft het woord.

**Elisabeth Meuleman (Groen):** Het nieuwste natuurrapport, in dit parlement voorgesteld op 17 februari 2017, inspireert zich op de populaire literatuur. Om de

diversiteit aan soorten groen te definiëren, spreekt het over vijftig tinten groen: van donkergroen tot donkergrijs met een lichte groene toets. Het rapport onderzoekt hoe de ecosysteemdienstenbenadering op verschillende beleidsniveaus kan worden gebruikt bij beslissingen om tot een duurzamer landgebruik te komen. Daarvoor baseert het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) zich op de Europese biodiversiteitsstrategie.

Door het concept van groene infrastructuur te introduceren wil Europa een dubbele doelstelling realiseren: de achteruitgang van de biodiversiteit stoppen en de open ruimte efficiënter beheren.

De term 'groene infrastructuur' is intussen in heel wat Vlaamse beleidsdocumenten geïntroduceerd. Maar het INBO stelt in zijn rapport vast dat een overkoepelende strategie ontbreekt. Het doel van het Natuurrapport 2016 is dan ook om een eerste aanzet te geven om tot een volwaardige groene-infrastructuurstrategie voor Vlaanderen te komen.

Het syntheserapport definieert daarvoor vier types natuurlandschappen: natuurlijke landschappen, halfnatuurlijke landschappen, mozaïeklandschappen met natuurlijke elementen en intensief gebruikte landschappen. Een voorspelbare conclusie van het rapport is: hoe natuurlijker het landschap, hoe groter de soortenrijkdom en hoe groter de levering van bundels van ecosysteemdiensten. Met andere woorden, groene infrastructuur inzetten levert winst op voor natuur en maatschappij.

In het natuurrapport worden drie complementaire strategieën uitgewerkt. De eerste strategie focust op de topnatuur, hier staat vergroten en beschermen centraal. Het gaat dan over 1 procent van het landschap.

De tweede strategie focust op het mozaïeklandschap waar verweven en verbinden centraal staan. Het gaat dan over 9 procent van het landschap.

De derde strategie focust op intensief gebruikte landschappen waarbij veranderen en milderden centraal staan. Het gaat om 90 procent van Vlaanderen.

Vlaanderen heeft een sterke traditie voor de eerste strategie. In functie van het realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen worden op dit moment ook heel wat instrumenten uitgewerkt om de kwaliteit van het landschap in het mozaïeklandschap te monitoren en te verhogen. Maar de vaststelling van de onderzoekers is dat er relatief weinig kennis en slechts gefragmenteerde instrumenten zijn om de natuurkwaliteit in het overgrote deel van Vlaanderen, namelijk het intensief gebruikte landschap, te monitoren en te verhogen.

Dat was ook de conclusie van de Environmental Implementation Review van het Europees Milieuagentschap: ondanks een enorme stijging van het aantal beschermde gebieden sinds 1970 zijn we er niet in geslaagd om het biodiversiteitsverlies te stoppen. Enkel inzetten op beschermde natuur is met andere woorden een te beperkte strategie om de biodiversiteit te handhaven en te verbeteren. Een groenblauw netwerk is cruciaal om de natuurdoelen te realiseren.

Daar ligt nog een enorme uitdaging. Het INBO formuleerde een aantal aanbevelingen. Het begint met de definitie van basisnatuurkwaliteit: die definitie bestaat voor Vlaanderen niet. Een dergelijke definitie is nochtans noodzakelijk om een overkoepelende biodiversiteits- en ecosysteemdienstenstrategie te realiseren. Daarnaast raadt het INBO aan om per focusgebied kerndoelstellingen en kernkwaliteiten te definiëren over beleidsdomeinen en sectoren heen. De realisatie van die kerndoelstellingen en -kwaliteiten vergt maatwerk. Naast een uitvoerder en beheerder is een derde speler nodig die procesbegeleiding, resultaatmeting en draagvlakverbreding op zich neemt. Hierin kunnen bijvoorbeeld lokale overheden maar ook regionale landschappen een rol spelen.

Minister, beschikt u over alle relevante beleidsinformatie om uitspraken te doen over de algemene natuurkwaliteit per focusgebied zoals gedefinieerd in het natuurrapport, zowel wat betreft de kwaliteit als de kwantiteit van de natuur? Op basis van welke beleidsindicatoren doet u die uitspraak?

Zijn er bijkomende natuurindicatoren nodig om een globale balans op te maken van de staat van de algemene natuurkwaliteit en -kwantiteit in elk van de gedefinieerde focusgebieden in het Natuurrapport?

Welke beleidsinstrumenten zijn vandaag al voorhanden om ecosysteemdiensten te waarderen? Is er een overkoepelend beleidskader voor de waardering van ecosysteemdiensten in de verschillende zones zoals gedefinieerd in het Natuurrapport?

Zult u in uitvoering van de Europese biodiversiteitsstrategie een strategie uitwerken om ecosystemen te herstellen via groene infrastructuur? Wat zijn de basisuitgangspunten voor zo'n strategie?

Welke rol ziet u weggelegd voor de regionale landschappen in de uitrol van een overkoepelende strategie voor ecosysteemdiensten en groene infrastructuur? En zullen voor deze intermediaire rol bijkomende middelen worden uitgetrokken? Zijn er andere spelers die die brugfunctie op zich kunnen nemen? Welke budgetlijn zal hiervoor worden aangesproken?

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Mevrouw Meuleman, we zijn het erover eens dat biodiversiteit een zaak is van iedereen. En dan gaat het over alle biodiversiteitsdoelen, zowel over behoud van genetische diversiteit en soortenrijkdom, als herstel van gezonde ecosystemen, interconnectiviteit in het landschap, natuur in de stad enzovoort.

De acties die wij als Vlaamse overheid nemen, zijn conform de Europese biodiversiteitsstrategie die we implementeren. Europa heeft ons al een aantal keren een 'goede leerling van de klas' genoemd.

Voor de opvolging van de oppervlakte van de focusgebieden werkt Ruimte Vlaanderen samen met de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) aan een referentiebestand van het landgebruik in Vlaanderen.

Voor de interconnectiviteit van het landschap kan voor natuur en bos worden verwezen naar de prioriteitenatlas ontsnippering. Daarnaast heeft VITO in samenwerking met het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) een Ontsnipperingstool (OT) ontwikkeld. Dat is een heel praktisch inzetbaar software-instrument dat een modelmatige aanpak biedt om ontsnippering door verkeersinfrastructuur in Vlaanderen te remediëren.

Wat betreft de opvolging van de generieke doelstelling geldt het stopzetten van de achteruitgang van de biodiversiteit voor alle focusgebieden. Om deze doelstelling op te volgen, monitoren we als Vlaamse overheid de rode lijsten, milieu-indicatoren, florameetnetten, vogelmeetnetten, rivieren en stilstaande wateren, de meetnetten met betrekking tot de ecologische kwaliteit van oppervlaktewateren, bejaagbare soorten, voorjaarsstand en afschotstatistiek, roofzoogdieren, martermeetnet, soortenmeetnetten, meetnetten om de Habitatrichtlijnsoorten en de Vlaams prioritaire soorten – niet-vogels – op te volgen.

Niet alle focusgebieden hebben duidelijke natuurdoelen, bijvoorbeeld stedelijke omgevingen. In die focusgebieden zetten we in op de groene infrastructuur, zoals bescherming tegen overstroming. Maar we combineren dat ook met ontspanningsmogelijkheden, zuivere lucht, waterberging, koolstofopslag, bestuiving, hitte-eilanden en dergelijke meer.



In dit kader kan ook worden verwezen naar de groenblauwe dooradering die in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen staat en ook de groennorm die daarin is opgenomen.

Daarnaast zijn de beleidsindicatoren samengebracht op [www.natuurindicatoren.be](http://www.natuurindicatoren.be), een specifieke website. Het gaat over indicatoren in verband met versnippering, stadsbossen, toegankelijkheid van natuurgebieden, speelzones, natuurtechnische ontsnippering, transportinfrastructuur en vismigraatieknelpunten.

Het start natuurlijk met het eenduidig formuleren van kwalitatieve en kwantitatieve doelen op Europees niveau, zoals bijvoorbeeld de definitie van een gezond ecosysteem, maar ook de natuurkwaliteit in de focusgebieden.

Daarna kan er worden nagegaan of de bestaande meetnetten volstaan of dat er nieuwe moeten worden ontwikkeld. Wellicht zal er meer informatie nodig zijn over het landgebruik en -beheer in Vlaanderen. Zowel een kwantitatieve als een kwalitatieve opvolging in de drie focusgebieden is wenselijk. Zoals reeds besproken, is dit al het geval in focusgebied één, maar slechts gedeeltelijk in focusgebied twee en drie.

Verder is het INBO betrokken bij de internationale projecten IMAGINE en URBANGAIA. Dat zijn projecten die worden gefinancierd via het Europese BiodivERsA-programma, dat is gestart op 1 maart 2017. Daarin worden de kwaliteitslabels voor groene infrastructuur in relatie tot de verschillende ecosystemendiensten nader onderzocht in buitengebied en stedelijke context. Hieraan kan dan ook een aangepast monitoringschema voor groene infrastructuur worden gekoppeld.

Daarnaast is er denkwerk nodig rond het definiëren van gezonde ecosystemen. Dat is ook een duidelijke vraag vanuit Europa. Wat aanvaarden we bijvoorbeeld als een gezond stadsecosysteem? Dat gaat verder dan natuur alleen. Het gaat over wat we noodzakelijk achten als gewenste omgevingskwaliteit. Wat is een duurzame levering van ecosystemendiensten? Hoe krijgen we diensten zoals bestuiving, natuurlijke plaagbestrijding, overstromingsrisico's terug op orde? Dat zijn belangrijke uitdagingen in een sterk veranderende wereld, waar ook Europa mee worstelt en waar meer aandacht naartoe zal moeten gaan.

Ik zal uw vraag over die beleidsinstrumenten ruim opvatten. Ik heb VITO de opdracht gegeven om de natuurwaardeverkenner verder te ontwikkelen zodat die bruikbaar wordt in de drie types gebieden. Deze webtool schat voor landgebruiksveranderingen in welke veranderingen optreden in ecosystemendiensten op een kwalitatieve, kwantitatieve en monetaire wijze, en dit zowel voor een rurale als voor een urbane omgeving. Specifiek voor urbaan gebied heeft VITO recent de Natuurwaardeverkenner Stad ontwikkeld.

Naast deze economische waarderingsfocus ontwikkelt het INBO nieuwe waarderingsmethodes die zowel economische, sociale als ecologische waarden integreren. Die waarden worden dan ook gevaloriseerd en zijn richtinggevend voor toepassingen in concrete projecten en beleidscontexten.

Daarnaast zetten diverse universiteiten en onderzoeksinstituten in op kennisontwikkeling rond ecosystemendiensten, omdat dit een veelbelovend spoor is om de biodiversiteitsproblematiek aan te pakken.

Knelpunten in verband met biodiversiteit moeten op een geïntegreerde manier worden aangepakt. Daarvoor is het noodzakelijk wetenschappelijk onderbouwde instrumenten te ontwikkelen.

Het INBO heeft voor elk woonuitbreidingsgebied in kaart gebracht welke ecosystemendiensten dit woonuitbreidingsgebied levert, ten opzichte van Vlaanderen, de gemeenten en ook binnen de gebieden. Dit vormt een goede

aanvulling van de knooppunt- en voorzieningswaarde van het woonuitbreidingsgebied.

Daarnaast zijn het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) en de dienst Mer van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) ondertussen ook gezamenlijk aan het verkennen of en op welke wijze het ecosysteemdienstenconcept een rol kan spelen in de milieueffectenrapportage.

Mijn doel is om, over de beleidsdomeinen heen, een overkoepelende visie te ontwikkelen om tot een netwerk van gezonde ecosystemen te komen, dit zowel maatschappelijk als op het vlak van natuur. De diverse types groene gebieden die deel uitmaken van de groene infrastructuur, zoals natuurgebieden, halfnatuurlijke gebieden in buitengebied en stedelijke omgeving, en natuurverbindingen via groenblauwe dooradering, vallen vaak onder de bevoegdheden van diverse beleidsentiteiten.

Voor elk van de types van gebieden bestaat er een actieplan of programma voor de ontwikkeling, uitbreiding en het herstel van de groene elementen, zowel in of in de nabijheid van de stad als in het buitengebied, maar ook in het Natura 2000-programma, het project Natuur in je Buurt, het Sigmaplan enzovoort.

Er is een belangrijke stap gezet met het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Dit witboek wil de bestaande open ruimte zo veel mogelijk vrijwaren. Daarin staat ook die groenblauwe dooradering en de ruimte die multifunctioneel, veerkrachtig en robuust wordt en uitdagingen aankan van klimaatverandering.

Voor het bepalen van deze kwaliteiten zullen wetenschappelijke en lokaal verankerde data rond biodiversiteit en ecosysteemdiensten een heel belangrijke rol spelen. De natuurdoelen kunnen niet beperkt blijven tot Natura 2000-gebieden. Ook buiten die gebieden is natuur belangrijk. Daarom heb ik een aantal initiatieven en projecten in het leven geroepen, zoals Natuur in je Buurt, maar ook Pimp je Speelplaats en volkstuintjes.

Brugorganisaties hebben inderdaad een belangrijke rol bij het concretiseren van een overkoepelende strategie voor groene infrastructuur. Zoals ik daarnet al zei, is biodiversiteit meer en meer een zaak van iedereen. Dat betekent dat we met heel veel eigenaars, organisaties en overheden zullen moeten samenwerken. En dat vraagt tijd en vertrouwen. Hiervoor heb je mensen nodig die enerzijds voldoende lokale kennis hebben en anderzijds goed begrijpen voor welke uitdagingen we staan op Vlaams en Europees niveau. Die mensen vinden we in de talrijke brugorganisaties. Het zijn als het ware onze straathoekwerkers van de open ruimte.

Door regionale landschappen een rol toe te kennen bij boscompensatie, het verhogen van de beleefbaarheid van bos en natuur, het bevorderen van meer groen in en rond de stad en de uitvoering van de soortenbeschermingsprogramma's erken ik deze organisaties in hun brugfunctie. Regionale landschappen zijn goed geplaatst om het ecosysteemdienstenconcept in de praktijk bruikbaar te maken. Hiervoor heb ik via een samenwerkingsovereenkomst 1.365.000 euro uitgetrokken. Maar het zijn uiteraard zeker niet alleen de regionale landschappen die die functie hebben. Ook andere organisaties zoals bosgroepen, lokale samenwerkingsverbanden zoals Bosland en de Duinengordel, mijnheer Ceysens, kunnen daarin een heel belangrijke rol vervullen.

Mevrouw Meuleman, u had een zeer uitgebreide vraag, en ik heb u daarop ook een heel uitgebreid antwoord bezorgd.

**De voorzitter:** Mevrouw Meuleman heeft het woord.

**Elisabeth Meuleman (Groen):** Minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Ik ben blij met uw antwoord in de zin dat ik begrijp dat u die benadering

zoals voorgesteld door het INBO, die ecosysteembenadering en ecosysteemdienstenbenadering, met de nadruk op het belang van groene infrastructuur als een netwerk dat zich als het ware over heel Vlaanderen uitrolt en verweven is, ondersteunt.

Ik erken ook dat er inderdaad hier en daar al wat losse initiatieven zijn die zo'n weefsel, en ook de uitbouw en het behoud van die groene infrastructuur, verder ondersteunen. Maar er zat toch wel wat kritiek verscholen in het rapport van het INBO. Misschien is kritiek veel gezegd. Maar na de toelichting op de studiedag in het Vlaams Parlement had ik wel het gevoel dat er op dat vlak nog heel wat stappen vooruit te zetten zijn en dat deze benadering nog in haar kinderschoenen staat.

Een van de dingen die ze in het rapport schrijven, is dat we zo'n echte strategie nog niet hebben in Vlaanderen. Een overkoepelende strategie ontbreekt. De beleidsaanpak is nog erg versnipperd. We zouden beleidsoverschrijdend moeten werken. Er zijn heel wat bestaande plannen. Ze beschrijven bijvoorbeeld dat gemeenten en steden een groen beleid hebben, dat er een provinciaal natuurbeleid is, het Natuurdecreet, het Mina-plan (Milieu en Natuur) en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Er zal nog verder moeten worden gewerkt aan zo'n geïntegreerde aanpak en overkoepelende strategie.

Minister, het beleid komt niet altijd overeen met wat er gezegd wordt of de lippendienst die wordt bewezen aan deze strategie. Zo is er nog wel wat werk aan de winkel in verband met het meten van die basisnatuurkwaliteit en zijn er initiatieven nodig. Er zijn al initiatieven genomen, bijvoorbeeld het watermeetwerk, waar het meten of het in kaart brengen van het leven in de kleinste waterlopen is geschrappt, terwijl het in kaart brengen van de basisnatuurkwaliteit net belangrijk is. Ik heb in deze commissie al gevraagd naar de biologische waterkaart. Ook daarop blijft het wachten.

Minister, ik ben blij met het rapport. Ik ben blij dat u het ter harte neemt. Ik ben blij dat u een aantal initiatieven op de sporen wilt zetten. Maar ik geloof ook heel hard in deze aanpak. En ik denk dat het nodig zal zijn om effectief inderdaad snel stappen vooruit te zetten.

**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 loopvlakvernieuwing en de nieuwe milieubeleidsvereinkomst voor autobanden – 1378 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** De heer Vandaele heeft het woord.

**Wilfried Vandaele (N-VA):** Minister, de werking van Recytyre kwam hier al een paar keer aan bod, in 2015 en 2016.

In de commissie van 3 mei 2016 gaf u aan dat een aantal zaken in de pijplijn zaten: u werkte aan een nieuwe milieubeleidsvereinkomst (MBO) banden; u was de lopende MBO aan het evalueren; de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) had bij Ernst & Young een studie besteld. 'De rol van de beheersorganismen in de afvalmarkt en een grondige evaluatie van de aanvaardingsplicht als beleidsinstrument', zo heette die opdracht.

Het bewuste addendum aan de MBO voerde een wijziging in van de vergoedingen voor de inzamelaars. Sindsdien werd aan de inzamelaars de mogelijkheid

geboden om ingezamelde afvalbanden over te dragen aan Recytyre. In de commissie van 3 mei gaf u aan dat 70 procent van de operatoren het addendum had ondertekend.

Recytyre voorziet in de eerste versie van het addendum in de afschaffing vanaf 1 januari 2017 van de vergoeding voor banden bestemd voor loopvlakvernieuwing voor alle types afvalbanden. Op uitdrukkelijke vraag van het Vlaamse Gewest, en ook van de OVAM, stelde u, werd het addendum aangepast, zodat de vergoeding voor loopvlakvernieuwing van personenwagenbanden ook na 1 januari 2017 behouden bleef.

Volgens de loopvlakvernieuwers zou sinds 1 februari 2017 echter die loopvlakvernieuwing niet langer vergoed worden als verwerkingsmogelijkheid voor afvalbanden. Verbranden en granuleren, als grondstof voor verbranding, zouden het nieuwe adagium worden.

Er ontspon zich vervolgens een discussie tussen verschillende spelers zoals TRAXIO, Recytyre en Unigom over de manier waarop afvalbanden nog konden worden ingezameld en over de mogelijke vergoedingen en premies.

Ondersteunt het systeem van Recytyre nu wel of niet de loopvlakvernieuwing bij bepaalde types banden?

Is het benadelen van loopvlakvernieuwing in lijn met de principes van de ladder van Lansink? Is het duurzamer om oude banden te granuleren en tot brandstof te herleiden, dan loopvlakvernieuwing toe te passen? Zo ja, welke studies ondersteunen die visie?

Werd er reeds een startnota neergelegd met betrekking tot een nieuwe milieubeheersovereenkomst Banden, op basis van de aangekondigde evaluatie? Wat is de stand van zaken op dit ogenblik?

Denkt u eraan om het systeem van de inzameling betalend te maken voor inzamelaars van banden? Zo ja, hoe motiveert u dat in het licht van de bewering van TRAXIO dat er zo banden uit het recyclagecircuit zullen verdwijnen?

Welke resultaten leverde de studie op 'over de rol van de beheerorganismen in de afvalmarkt en een grondige evaluatie van de aanvaardingsplicht als beleidsinstrument'? Ziet u hier argumenten in om beleidsmatig bij te sturen in de werking van beheerorganen?

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Recytyre voorziet wel degelijk een financiële ondersteuning voor loopvlakvernieuwing bij bepaalde types banden. Het eerste addendum van Recytyre bij de modelovereenkomst voor inzamelaars voorzag initieel in de afschaffing van de vergoeding voor rechapage voor alle types van banden vanaf 1 januari 2017. Volgens Recytyre was er in het verleden een oversubsidiëring voor in beginsel op dat ogenblik winstgevende activiteiten. Bij de start van de herziening van de tarieven was het dus begrijpelijk dat Recytyre deze vergoedingen wilde afbouwen.

Zoals gestipuleerd in de milieubeleidsovereenkomst (MBO) heeft Recytyre in 2013-2014 een studie laten uitvoeren om de markt van rechapage te onderzoeken en aanbevelingen te doen om deze filière te stimuleren. Uit deze studie kwam onder andere naar voren dat er heel wat knelpunten zijn die ervoor zorgen dat de rechapagemarkt van personenwagenbanden beperkt is. Om deze markt toch te blijven ondersteunen, werd op vraag van het Vlaamse Gewest in het eerste addendum de inzamelvergoeding voor personenwagenbanden die gerechapeerd worden,

wel behouden na 1 januari 2017. Bij vrachtwagenbanden is het een ander verhaal. Deze zijn eigenlijk gemaakt om gerechapeerd te worden. Volgens de vermelde studie is dit een zelfbedruipende sector. Daarom kon de afschaffing van de vergoeding voor rechapage van vrachtwagenbanden ook voor de OVAM behouden blijven in het eerste addendum. Dit eerste addendum is in werking getreden op 1 juli 2016.

Intussen is de vrachtwagenbandenmarkt echter drastisch gewijzigd. Door de opmars van goedkope Chinese banden is de vraag naar gerechapeerde vrachtwagenbanden ingezakt.

Deze veranderende omstandigheden maakten ook deel uit van de scope van het kostprijsonderzoek dat in 2016 werd uitgevoerd door het bureau FFact. Dit kostprijsonderzoek had tot doel om op basis van de kostengegevens van 2015 tot een objectivering van de vergoedingen van Recytyre voor de inzamelaars te komen. De nieuwe tarieven die uit deze studie voortvloeiden, werden van kracht via het addendum bis vanaf 1 februari 2017, waarbij eveneens een retroactieve tariefcorrectie voorzien werd voor de periode 1 juli 2016 tot 31 januari 2017. Het addendum bis voorziet een inzamelvergoeding voor zowel personenwagenbanden als vrachtwagenbanden die gerechapeerd worden. Voor andere types banden waarvan het loopvlak vernieuwd wordt, is de vergoeding in het addendum bis wel volledig afgeschaft. Aangezien geen enkele marktspeler actief in de rechapage van andere types banden bereid werd gevonden om deel te nemen aan het kostprijsonderzoek van FFact in 2016, was het niet mogelijk om hiervoor een objectieve kostprijs te bepalen. Sinds 1 januari 2017 is er dus geen Recytyre-vergoeding meer voor deze activiteiten.

Recytyre plant in 2017 een nieuw kostprijsonderzoek op basis van de cijfers van 2016, dat zal leiden tot nieuwe tarieven voor de inzamelaars die ingevoerd kunnen worden vanaf 1 januari 2018. De OVAM zal erop blijven toezien dat Recytyre, waar nodig, de rechapageactiviteit financieel ondersteunt.

Loopvlakvernieuwing bekleedt na hergebruik de hoogste trap op de ladder van Lansink. Dat het rechaperen van afvalbanden duurzamer is dan het granuleren of energetisch valoriseren, wordt absoluut niet in twijfel getrokken. Dit blijkt ook duidelijk uit de wettelijke doelstellingen die in het kader van de aanvaardingsplicht voor afvalbanden zijn opgenomen in het VLAREMA. Hierin is bepaald dat alle ingezamelde afvalbanden in de eerste plaats gesorteerd moeten worden op herbruikbare en op rechapeerbare banden. De OVAM zal erop blijven toezien dat er maatregelen worden getroffen ter ondersteuning van de rechapageactiviteit.

De OVAM heeft inmiddels een ontwerpstartnota voor de nieuwe MBO Afvalbanden voorbereid. Deze ontwerptekst wordt in de komende weken afgetoetst bij de ondertekenende partijen van de toekomstige MBO. Hierna zal de officiële goedkeuringsprocedure voor de startnota, zoals bepaald in titel VI 'Milieubeleids-overeenkomsten' van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), gestart worden.

Begin 2016 is de OVAM gestart met de evaluatie van de afgelopen MBO, waarbij ook gesprekken plaatsvonden met de betrokken stakeholders. Uit het overleg met de bedrijfsfederatie GO4CIRCLE bleek dat zij vragende partij zijn voor een herziening van het hele systeem. De OVAM heeft daarna besloten om te onderzoeken welk instrument het meest geschikt is voor het toekomstige beleid rond afvalbanden. Hiertoe werd een reguleringsimpactanalyse (RIA) opgemaakt.

In de RIA wordt de vergelijking gemaakt tussen vier beleidsopties die geïdentificeerd werden op basis van gesprekken met alle betrokken stakeholders. Ten eerste is er het behoud van de aanvaardingsplicht voor afvalbanden met een inzameling en verwerking op basis van een modelovereenkomst voor de inzamelaars.

Dit is een voortzetting van het huidige systeem. Ten tweede is er het behoud van de aanvaardingsplicht voor afvalbanden met een inzameling en verwerking op basis van offertevraag. Ten derde is er de vervanging van de aanvaardingsplicht voor afvalbanden door een terugnameplicht. Ten vierde is er de afschaffing van de aanvaardingsplicht voor afvalbanden zonder een ander specifiek beleid.

De laatste twee scenario's houden in dat de garages en bandencentrales zelf moeten betalen voor de inzameling van de afvalbanden. In de eerste twee opties, met behoud van de aanvaardingsplicht, gebeurt deze inzameling gratis.

De vier scenario's werden in de RIA vergeleken op basis van effectiviteit, kostprijs, uitvoerbaarheid en draagvlak. De tweede optie scoort volgens de OVAM het best op deze criteria. Deze optie omvat het behoud van de aanvaardingsplicht, maar met wijziging van het operationeel en financieringssysteem van het beheersorganisme zodat de inzameling en verwerking gebeuren op basis van offertevraag. In vergelijking met het huidige beleid en het huidige Recytyre-systeem wordt er alleen een effect verwacht op de kostprijs. Er wordt verondersteld dat een model met marktbevraging via offertevraag tot een lagere kost kan leiden. Dit kan wel gepaard gaan met significante wijzigingen in de markt van de inzamelaars.

Een concentratie van de markt met een beperkter aantal actoren ligt in de lijn van de verwachtingen. De twee andere opties, de terugnameplicht en de afschaffing van het beleid rond banden, komen in de RIA niet als afdoende alternatieven naar voren. In overeenstemming met de conclusies van de RIA kiest de OVAM ervoor om de aanvaardingsplicht voor afvalbanden te behouden in de wetgeving en over een nieuwe MBO te onderhandelen met de sector. Het systeem van inzameling van de afvalbanden zal dus in geen geval betalend worden voor de garages en bandencentrales.

De studie naar de rol van beheersorganismen in de afvalmarkt bevestigt de wijze van beleidsinvulling van de aanvaardingsplichten. Specifiek voor het Recytyre-systeem bevestigt de studie dat het operationeel en financieringssysteem op basis van een modelovereenkomst voor de inzamelaars, volledig juridisch conform is, zowel op het gebied van de afvalstoffenwetgeving als op het gebied van het mededingingsrecht. De studie brengt wel als aandachtspunt naar voren dat een marktbevraging voor de inzameling van afvalbanden zou kunnen leiden tot scherpere prijzen. De studie stelt dat het huidige Recytyre-systeem voordelen heeft, maar ook sterke aannames vereist die regelmatig bijgesteld moeten worden. Aangezien een dergelijk systeem de markt niet consulteert in een reële marktvrage, is het onzeker of het geselecteerde tarief wel voldoende scherp is. Verschillende beheersorganismen uit de buurlanden hebben voor afvalbanden een mechanisme dat gebaseerd is op offertevragen. De hoogte van de milieubijdrage is in deze landen ook lager dan in België.

Hoewel zowel het systeem gebaseerd op een expert opinion als het systeem gebaseerd op offertevragen beide juridisch conform zijn, geeft een transparant uitgevoerde open offertevraag volgens de studie meer zekerheid over de economische efficiëntie. Conform deze aanbeveling en conform de conclusie van de RIA over het beleid rond afvalbanden heeft de OVAM in de ontwerpstartnota het volgende uitgangspunt voorgesteld voor de onderhandelingen van een nieuwe MBO: "De OVAM wil dat het beheersorganisme een nieuw operationeel en financieringssysteem uitwerkt op basis van offertevragen en dit volgens een procedure die gebaseerd is op de principes van overheidsopdrachten. Hierbij moet Recytyre ervoor zorgen dat er met voldoende marktspelers een contract wordt afgesloten, zodat de marktwerking en -dynamiek behouden blijft."

**De voorzitter:** De heer Vandaele heeft het woord.

**Wilfried Vandaele (N-VA):** De vraag was technisch, en het antwoord was dat ook. We weten dat dit geen eenvoudig verhaal is. Dat is ook nu weer gebleken. Ik ben blij dat de loopvlakvernieuwing nog bovenaan op de ladder van Lansink staat. Volgens mij is dat vanuit milieuoogpunt inderdaad de techniek die de voorkeur geniet.

Minister, ik hoop dat er een markt kan blijven bestaan of weer kan worden gecreëerd voor dat soort van herbruikbare banden. U wijst op de concurrentie voor de vrachtwagens van goedkope nieuwe banden uit China. Dat zijn factoren die spelen. Welk systeem van inzameling men ook kiest, voor mij is het belangrijk dat er geen banden uit het recyclagecircuit verdwijnen omdat het te duur zou worden. U zei dat dit niet zal gebeuren omdat er geen kostprijs wordt aangerekend voor het verzamelen bij garages.

Ik hoop ook dat er een rol weggelegd blijft voor onze Vlaamse bedrijven. Ik begrijp dat er op 8 maart een bijeenkomst is geweest over de tarifiering. De klacht werd geuit dat daar wel een Waalse en een Nederlandse firma van loopvlakvernieuwing aanwezig waren, maar geen Vlaamse, ofschoon die er wel zijn, zoals Unigom, bijvoorbeeld. Het is dus een complex dossier, maar ik hoop dat u het goed in de gaten blijft houden omdat we weten dat het circuit van afvalbanden ons af en toe zorgen baart. Zo hebben veel landbouwbedrijven bijvoorbeeld jarenlang banden gebruikt om hun silo's af te dekken. Nu wordt gekeken hoe die versneld kunnen worden ingezameld.

**De voorzitter:** De heer Caron heeft het woord.

**Bart Caron (Groen):** Ik heb daar indertijd, net als de heer Vandaele, een vraag over gesteld. In onze buurt is er immers ook een bedrijf dat op dat terrein actief is, maar daarover wil ik het niet hebben, want anders biedt dat een perspectief voor de loopvlakvernieuwing en vooral voor de inzameling.

De thematiek is wel belangrijk. Over granulaat gesproken, er loopt momenteel een hele discussie over de kunstgrasvelden in de commissie Sport. Wat ook niet onbelangrijk is, is dat er veel geruchten zijn. Ik zou ze gewoon melden. Er worden veel verhalen verteld over het feit dat de inzameling van autobanden de voorbije jaren veel manco's vertoonde waardoor heel veel autobanden geëxporteerd zijn en in het buitenland zouden zijn gestort. Dat willen we niet. Integendeel, het hergebruik van autobanden, dat de eerste kostenplaats op de ladder van Lansink heeft, moet meer worden gepropageerd. Heel veel consumenten, ook via garages, weten gewoon niet eens dat er vormen van loopvlakvernieuwing zijn en dat hergebruik van banden dus mogelijk is. Recytyre heeft wat dat betreft ook een opdracht om de thematiek breder bekend te maken bij een groter deel van de bevolking.

**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 mogelijkheden van paardenhouderij in agrarisch gebied – 1401 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts**

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Ik denk dat we niet meer van gedachten moeten wisselen over het belang van de paardenhouderij in Vlaanderen. Dat is al meerdere malen gebeurd in de commissie Landbouw, waar duidelijk is aangetoond dat onze paarden exportproducten geworden zijn. Niet alleen lopen er in Vlaanderen

ongeveer 150.000 paarden rond, en tellen de twee grootste sportfederaties samen ongeveer 45.000 leden, maar het is ook een belangrijke economische actor geworden, met ongeveer 200.000 euro aan toegevoegde waarde en ongeveer 200 000 betrokkenen bij de sector, 3550 voltijdse arbeidsequivalenten en 1750 bedrijven.

De laatste jaren werd dan ook gewerkt aan de plaats van de paardenhouderij in ons landschap. In 2012 heeft het Departement Landbouw en Visserij daaromtrent een technische brochure gemaakt: 'Paardenhouderij en stedenbouwkundige vergunningen in het agrarisch gebied'. Daarbij werd de professionele paardenhouderij opgedeeld in drie verschillende soorten activiteiten.

De eerste categorie betreft de activiteiten die tot de zuivere beroepslandbouw behoren. Daaronder vallen, ten eerste, de paardenfokkerij, ten tweede, de opfokbedrijven, ten derde, de hengstenhouderij en stations voor kunstmatige inseminatie, ten vierde, de productie van paardenmelk, en ten vijfde, de africhtingsstallen.

Een tweede categorie zijn de landbouwverwante activiteiten. Daaronder vallen de centra voor kunstmatige inseminatie en geboortebegeleidingscentra, de pensionstallen en de hippotherapie.

Een derde categorie betreft recreatie met paarden. Daaronder vallen maneges en plattelandstoerisme.

In oktober 2016 heb ik u nog eens gevraagd naar de mogelijkheden voor de paarden in Vlaanderen, mede naar aanleiding van het vernietigen van de omzendbrief. Die gaat heel specifiek over de hobbypaardenhouderij. Toen hebt u voor de beroepssector heel geruststellende taal gesproken en hebt u letterlijk gezegd: "Het beroepsmatig kweken en verhandelen van paarden valt heel duidelijk onder de beroepslandbouw. Dit is toegelaten in het agrarisch gebied. Mijnheer Ceysens, u hebt me tevens gevraagd hoe mijn diensten met de adviesverlening omgaan. Mijn diensten passen de huidige regelgeving correct toe en zullen dat ook verder blijven doen. Dat is ook logisch."

Dat lijkt me inderdaad een heel logisch, duidelijk en geruststellend antwoord. Toch stel ik vast, en ik heb daarover mails van het departement zelf, dat het departement ineens op eigen houtje besliste om op 20 februari 2017 de technische brochure die ze nota bene zelf ontworpen heeft, in te trekken en heel duidelijk zegt dat het enige waar ze nog gunstig advies voor zullen geven, de zuivere fokkerij is.

Ik hoef u niet te vertellen dat dat niet meer of niet minder is dan de hele economische sector gewoon op losse schroeven zetten, want in de praktijk betekent dat het fokken van veulens het enige is wat in Vlaanderen nog kan. Daarna zullen die moeten worden verkocht en elke toegevoegde waarde aan de paarden zal in het buitenland moeten gebeuren: paarden aanrijden, uitbrengen in de sport, verder verhandelen. Dat staat in schril contrast met de vrij geruststellende taal die u in oktober 2016 in de commissie hebt gesproken.

Minister, vanwaar komt die beslissing? Wie heeft die beslissing genomen? Gaat u ermee akkoord? Indien neen, welke initiatieven zult u ter zake nemen?

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** De brochure 'Paardenhouderij en stedenbouwkundige vergunningen in het agrarische gebied' is door het departement Landbouw en Visserij zelf ingetrokken, na de vernietiging van de omzendbrief, waarover we het al hebben gehad. In de omzendbrief van 2002 stonden heel duidelijke richtlijnen over hoe we stedenbouwkundige vergunningen gingen



beoordelen. Die brochure is ingetrokken door de diensten omdat ze niet meer actueel was op basis van de vernietigde omzendbrief. Ik blijf natuurlijk achter mijn visie staan die ik in de commissie in oktober van vorig jaar heb verkondigd over wat er vandaag allemaal kan voor de beroepsmatige paardenkwekerij en de hobbypaardenhouderij in het agrarische gebied.

Ik zal, voor alle duidelijkheid, de mogelijkheden die er op dit ogenblik zijn nog eens allemaal overlopen. Het beroepsmatig kweken en het daaraan gekoppelde verhandelen van paarden valt onder de beroepslandbouw en kan dus worden toegelaten in het agrarische gebied voor zover het om een werkelijke beroepsactiviteit gaat. Dat wordt uiteraard bewaakt via de advisering van het departement Landbouw en Visserij.

De recreatieve infrastructuur, maneges dus, is toelaatbaar in recreatiegebied, maar onder bepaalde voorwaarden kan een functiewijziging van bestaande gebouwen naar bijvoorbeeld een manege in agrarisch gebied worden toegelaten via het functiewijzigingsbesluit. Het gaat dan om een hergebruik van het bestaande agrarische patrimonium, nooit om een nieuwbouw. Indien die recreatieve activiteiten integraal deel uitmaken van een bestaand landbouwbedrijf in het agrarische gebied, is het ook daar mogelijk als ondergeschikte activiteit.

Er is natuurlijk het vrijstellingenbesluit, waar ik daarnet al naar heb verwezen. Via het vrijstellingenbesluit zijn er voor de particuliere paardenhouder mogelijkheden om binnen bepaalde randvoorwaarden bijgebouwen, zoals stallen, op te richten bij de woning in woongebied of bij een vergunde zonevreemde woning in agrarisch gebied. Indien de weilanden in agrarisch gebied gelegen zijn, kunnen op de weide de nodige schuilhokken worden opgericht binnen de marges van wat vrijgesteld is van vergunning. Het hergebruik van het bestaande agrarische patrimonium voor wonen en het hergebruik van de bijhorende landbouwgebouwen voor het houden van paarden kan toegelaten worden via het functiewijzigingsbesluit.

Een aparte categorie zijn de sport- en handelstallen die beroepsmatig worden uitgebaat, maar waarbij er geen sprake is van beroepslandbouw, maar wel van handel en sport of recreatie. Dergelijke paardenhouderijen zijn volgens de functiewijzigingsbesluiten mogelijk binnen bestaande bedrijfsgebouwen.

Aan het huidig wetgevend kader is er niets gewijzigd. Wel is de omzendbrief onwettig verklaard en zijn een aantal zaken die daarin stonden niet meer overeind gebleven. Ik ben van mening dat we de inhoud van de omzendbrief, die zeer goed in elkaar stak en waar ik helemaal achter sta, decretaal moeten verankeren en er op die manier voor zorgen dat er op het terrein voldoende rechtszekerheid komt. Dat zal ervoor zorgen dat er op het terrein duidelijkheid is. Dat is de enige juiste weg om voor voldoende rechtszekerheid op het terrein te zorgen. Een nieuwe omzendbrief is geen optie, we moeten de regeling decretaal verankeren.

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Ik heb uw laatste suggestie heel duidelijk begrepen. Inderdaad, de omzendbrief is vernietigd. Ik heb er de omzendbrief nog eens bij genomen: hij heeft heel duidelijk gepoogd om oplossingen te bieden, zelfs niet alleen voor de paarden, maar voor grazende dieren in eigendom van niet-landbouwers, die dus geen aanspraak konden maken op een vergunning. De omzendbrief betreft letterlijk: 'Richtlijnen voor de beoordeling van aanvragen om een stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen of oprichten van stallingen voor weidedieren, geen betrekking hebbend op effectieve beroepslandbouwbedrijven.' Dat die omzendbrief vernietigd is, is heel helder. Wat ik niet begrijp, is dat uw administratie blijkbaar op eigen houtje heel eigengereid een heel duidelijke richtlijn die door henzelf is opgemaakt in het verleden, zonder enige

aantoonbare reden, gewoon op de helling zet. Men schrijft letterlijk in de mail dat ze alleen nog over fokkerijen gaan spreken.

Ik ben voor een stuk gerustgesteld door uw antwoord, maar er moeten nog een aantal onduidelijkheden worden weggewerkt. Als u over sport- en handelsstallen spreekt, dan zijn dat uiteindelijk de stallen waar het resultaat van de fokkerij verder wordt bewerkt en verder klaargemaakt wordt, en het product eigenlijk verder wordt gefinaliseerd. Men zou het kunnen vergelijken met een plantenkwekerij, met enerzijds de kwekerij waar de stekken worden geplant, en een volgende kwekerij waar de doorkweek van de planten gebeurt. Zo is het ook in dit geval. In uw antwoord van oktober las ik nog dat dat heel duidelijk onder de beroepslandbouw viel.

Ik zou u willen vragen of dat nog steeds zo is. Dat zou ook betekenen dat ook nieuwbouw voor die stallen zou moeten kunnen, indien er tenminste duidelijk wordt aangetoond dat dit een volwaardig inkomen genereert, dat de mensen die het bedrijf uitbaten, er hun kost mee kunnen verdienen. Het staat trouwens in de brochure zelf van destijds onder de zuivere beroepslandbouw. Paardenfokkerij op fokbedrijven, maar ook de africhtingsstallen – sportstallen of handelsstallen of hoe men het ook wil noemen – hebben uiteindelijk tot doel om het gefokte paard een handelswaarde te geven, het verder af te richten tot het klaar is voor de verkoop, binnen of buiten Vlaanderen.

**De voorzitter:** De heer Vandaele heeft het woord.

**Wilfried Vandaele (N-VA):** We blijven met een moeilijke discussie zitten die steeds terugkeert. Ik stel vast dat de heer Dochy hier niet meer is. De heer Ceyskens versus de heer Dochy is altijd boeiend. De vraag is natuurlijk of het agrarische gebied wordt voorbehouden voor beroepslandbouwactiviteiten, ofwel of we er ook andere activiteiten toelaten.

Mijnheer Ceyskens, u hebt natuurlijk gelijk: wie een paard heeft, kan ten eerste niet in de stad gaan wonen en ten tweede zijn paard niet op de gang gaan zetten. Er moet dus ergens ruimte voor worden gezocht in het buitengebied, waarschijnlijk in agrarisch gebied. Maar daar kan een ongunstige ruimtelijke impact ontstaan. Dan is er natuurlijk wel een probleem. De minister heeft het over activiteiten binnen bestaande agrarische bedrijfsgebouwen. Dat is inderdaad een mogelijk criterium. Ook daar zien we – en ik heb een heel concrete casus in gedachten – dat men in bestaande bedrijfsgebouwen toch buitenpistes wil aanleggen, dat men er toch tuinverlichting bij gaat plaatsen, enzovoort, en men op die manier toch een extra druk creëert, in dit geval op permanent grasland, dat beschermd is volgens het Natuurdecreet. Men genereert een extra druk die er oorspronkelijk niet was, ook al was er oorspronkelijk een landbouwactiviteit.

**De voorzitter:** Mevrouw De Vroe heeft het woord.

**Gweny De Vroe (Open Vld):** Ik wil de oproep van de heer Ceyskens onderschrijven. Als we het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) lezen, zien we terecht de mogelijkheden over het multifunctioneel gebruik van allerlei ruimten, zoals open ruimten en landbouwzones. Dat is voor onze fractie een goed voorbeeld van waar dit zeker mogelijk is, zeker gezien het economisch potentieel van de sector waar de heer Ceyskens ook al naar heeft verwezen.

De overheid dient uiteraard ook de belangen te verdedigen van de beroepslandbouw. Volgens mijn fractie sluit het ene zeker het andere niet uit. Minister, u hebt zelf al gezegd dat u de inhoud van de omzendbrief waarvan sprake eventueel zou willen verankeren. Mijn fractie wil gerust meewerken en eventuele voorstellen zeker ondersteunen.

**De voorzitter:** De heer Caron heeft het woord.

**Bart Caron (Groen):** Als het over beroepslandbouw gaat, lijkt het logisch dat ook de paardenfokkerij en de bijhorende activiteiten onder de landbouwregelgeving gevat blijven. Dat hoeft niet te betekenen dat er geen precisering kan komen, minister, zoals u al aankondigt. Maar we kunnen niet het debat voeren door te stellen dat we de ruimte voor de professionele landbouw moeten vrijwaren door aan de andere kant activiteiten van recreatieve aard toe te laten die eerder van ver dan van dicht met landbouwactiviteiten gerelateerd zijn.

Mijnheer Ceysens, het is belangrijk om die keuze helder en duidelijk te maken. Als het een professionele activiteit is, tot daar, dan sluit het inderdaad aan bij de landbouwsector. Is het dat niet, dan kunnen we niet doen alsof alles kan in diezelfde ruimte en ook niet alsof er geen milieudruk kan zijn op de omgeving.

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Collega's, ik wil nog eens herhalen dat ik volledig achter de inhoud van de omzendbrief sta. Die inhoud stak goed in elkaar en gaf de nodige duiding over welke visie Vlaanderen heeft op de mogelijkheden in dat agrarische gebied wat betreft de ruime paardensector. Het is belangrijk dat alle schakels in de paardensector ruimte en mogelijkheden hebben in Vlaanderen.

Als die omzendbrief vernietigd is, zit je met een vacuüm. Er is nog geen nieuwe regelgeving. Het is niet zo evident voor de diensten om daarmee om te gaan. De regelgeving moet worden toegepast. Voor de sport- en handelsstallen moet er telkens op basis van het dossier een afweging gebeuren. Als het om professionele beroepslandbouw gaat, is er geen enkel probleem. Er kunnen ook nieuwe stallen worden opgericht. Maar als het geen professionele beroepslandbouw is, klopt het dat men dat volgens de huidige regelgeving door middel van een functiewijziging kan doen in die agrarische gebouwen. Maar het knelpunt is dat wanneer je de omzendbrief toepaste, je ook nieuwe stallen kon plaatsen, terwijl dat nu op basis van de regelgeving, als je dat sec bekijkt, eigenlijk niet meer kan.

Voor mij ligt daar echt wel een oplossing. Mijn suggestie voor het parlement is dat we de inhoud van die omzendbrief vertalen als amendement in de codex, die al richting Raad van State is gegaan en straks gewijzigd zal terugkeren. Zo zijn alle misverstanden uit de weg geruimd. Ik sta dus volledig achter de inhoud van de omzendbrief en ik hoop dan ook dat we dat snel decretaal kunnen verankeren.

We moeten uiteraard in Vlaanderen mogelijkheden hebben voor de mooie sector van de paarden maar ook de paardensport. Het is inderdaad zoeken naar een evenwicht om voldoende ruimte te hebben voor beroepslandbouw, maar ik ben ervan overtuigd dat er ook heel wat mogelijkheden zijn voor de ruime paardensector.

**De voorzitter:** De heer Ceysens heeft het woord.

**Lode Ceysens (CD&V):** Minister, dank u wel. Er was misschien wat spraakverwarring in uw eerste antwoord. Uw tweede antwoord is wat mij betreft heel erg duidelijk. Ik neem akte van het feit dat de beroepssector vandaag kan in het agrarisch gebied. Uiteraard moeten er afwegingen gebeuren. Ik denk in de eerste plaats aan het aantonen dat het effectief over een beroepsactiviteit gaat.

Dat recreatie het best in een recreatiegebied gebeurt, of misschien als een soort van functiewijziging, lijkt mij ook duidelijk.

Ik heb ook akte genomen van het feit dat voor de hobbysector een decretaal initiatief nodig is. Dat dit het best zou gebeuren in de marge van de codextrein

die stilaan komt aandenderen, heb ik eerder in deze commissie begrepen. Waarvoor dank. Minister, ik verzoek u dan ook om ter zake de nodige richtlijnen aan de administratie te geven, zodat daar geen onduidelijkheid over ontstaat.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over hergebruik en recyclage van smartphones – 1419 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de recyclage van smartphones in Vlaanderen – 1431 (2016-2017)**

**Voorzitter: de heer Lode Ceyskens**

**De voorzitter:** De heer Vanbesien heeft het woord.

**Wouter Vanbesien (Groen):** Greenpeace bracht recent een rapport uit: 'From Smart to Senseless: The Global Impact of Ten Years of Smartphones'. Er komt heel veel e-waste van kleine IT-producten zoals smartphones bij. Volgens de recentste cijfers ging het in 2014 om 3 miljoen ton. Voor de fabricage van die smartphones worden meer dan zestig verschillende materialen gebruikt. De meeste toestellen hebben een design dat recuperatie van materiaal zeer moeilijk maakt. De meeste modellen hebben batterijen die zeer moeilijk te vervangen zijn, wat leidt tot het vervangen van het hele toestel als er problemen zijn met de batterij. En er is heel veel energie voor nodig. Sinds 2007 is ongeveer evenveel energie gebruikt om smartphones te fabriceren als het jaarlijks energieverbruik in heel India.

Zowel op het vlak van design als van het hergebruik en de materiaalrecuperatie kan en moet het dus een pak beter.

In een reactie op de studie liet Recupel weten dat in België slechts een kleine fractie van de afgedankte gsm's effectief wordt gerecycleerd. Zij schatten het op 5 procent. Dat is iets meer dan wereldwijd, waar het om slechts 2 procent zou gaan. Maar het is toch veel te weinig. Dat zegt Recupel zelf.

Nog volgens Recupel belandt jaarlijks per Belg 1,53 kilogram elektronisch afval in de restafvalzak. In 2015 kwamen, na twee kortlopende inzamelacties, meer dan 50.000 gsm-toestellen en -laders binnen bij Recupel.

Minister, hoe schat u het probleem in Vlaanderen in?

Plant u initiatieven op de verschillende vlakken, om de graad van hergebruik, herstel en recyclage van gsm's en smartphones te verhogen?

Op welke wijze zijn de algemene doelstellingen voor hergebruik, recyclage en nuttige toepassing uit VLAREMA voor afgedankte elektrische en elektronische apparaten ook van toepassing op smartphones?

Moet de milieubeleidsovereenkomst met de sector van die afgedankte elektrische en elektronische apparaten voor deze specifieke afvalstroom niet worden aangescherpt?

Zult u ook op Europees niveau er mee op aansturen dat de doelstellingen van de betreffende richtlijn worden aangepast?

**De voorzitter:** Mevrouw De Vroe heeft het woord.

**Gwenny De Vroe (Open Vld):** De heer Vanbesien heeft het kader al heel goed geschetst. Van recyclage en hergebruik van de materialen die in gsm's worden gebruikt, is amper sprake volgens Greenpeace. Volgens Recupel valt de inzameling en recyclage van gsm's zwaar tegen. In België wordt slechts een kleine fractie van de afgedankte gsm's effectief gerecycleerd. Hierdoor komen er ook oude gsm's in de gewone huisvuilniszak terecht. Volgens Recupel belandt op die manier jaarlijks 1,53 kilogram elektronisch afval per Belg in de gewone huisvuilniszak. Dat is toch aanzienlijk. Nochtans kan iedereen bij aankoop van een nieuwe smartphone het oude toestel inleveren bij de verkoper, zoals dat kan met koelkasten of wasmachines.

Helaas wordt wereldwijd amper 2 procent van alle gsm's gerecycleerd. Dit is een heel teleurstellend resultaat, daar in veel gevallen onze smartphones waardevolle metalen bevatten.

Minister, hebt u kennis genomen van het desbetreffende rapport? Zo ja, wat zijn voor u de belangrijkste conclusies? Hoe staat u ten aanzien van de vaststelling dat de inzameling en recyclage van gsm's niet optimaal verloopt? Op welke manier is er in de conceptnota en in de startnota Transitieprioriteit Circulaire Economie rekening gehouden met deze problematiek? Hoe past deze problematiek in het strategisch transversaal thema circulair ondernemen? Welke mogelijke acties kunnen uit dat thema specifiek voor deze problematiek voortvloeien? Op welke manier zal, in het kader van het traject circulaire economie dat op 1 januari 2017 een aanvang heeft genomen, de inzameling en recyclage van gsm's geoptimaliseerd worden? Zult u dit dossier ter sprake brengen op het driemaandelijks interregionaal overleg tussen Recupel en de drie gewesten? Werd deze problematiek op Europees niveau al aangekaart door Vlaanderen? Zo ja, wanneer en welke aanpak verdedigde Vlaanderen daar dan?

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Dames en heren, ik ben het eens met de vier conclusies van het rapport van Greenpeace: het gebruik van schadelijke stoffen moet verminderd worden, het gebruik van gerecycleerd materiaal moet gestimuleerd worden, de levensduur van de apparaten moet verlengd worden en de producenten moeten aangemoedigd worden hun productieproces met groene energie te onderhouden.

De inzameling van gsm's en smartphones verloopt inderdaad nog niet optimaal. Uit de bezitsmeting van 2015, uitgevoerd door Recupel, blijkt dat werkende gsm's en smartphones vaak thuis bewaard worden, meestal als reserve, zodat ze niet in het hergebruiks- of recyclagecircuit terechtkomen. Een klein deel komt ook nog steeds in het restafval terecht, ondanks uitvoerige sensibilisering. In Vlaanderen worden jaarlijks bijna 1 miljoen gsm-toestellen afgedankt, maar in de huishoudens blijken nog eens 3 miljoen ongebruikte toestellen aanwezig te zijn.

Dat is ook een van de redenen waarom ik een drietal jaar geleden de regelgeving heb aangepast om de inzameling van klein elektronisch materiaal mogelijk te maken in scholen en bedrijven. Daar waren hele leuke acties aan gekoppeld en het was een succes. Scholen die heel veel gsm's inzamelden, kregen dan geschenken, zoals een laptop of een pc. Dat werkt bijzonder goed.

In Vlaanderen bedroeg de hoeveelheid die werd ingezameld 73.163 ton of 44,7 procent in 2015. Ondanks het feit dat de inzameling gratis is en er veel communicatie gevoerd wordt, blijft die afgedankte elektrische en elektronische apparatuur (AEEA) in de vuilniszak belanden of in de kast liggen. Dit moet verbeteren en ik zal me hier ook voor blijven inzetten. Naast een verhoogde inzameling zal ik ervoor ijveren om toestellen die nog in aanmerking komen voor herstel of hergebruik in de gebruiksmarkt te houden, alvorens ze naar recyclage gaan.

In de startnota Circulaire Economie wordt er enerzijds een proactieve aanpak gehanteerd onder de vorm van een rollend werkprogramma rond een beperkt aantal transversale thema's. De komende twee jaar focust Vlaanderen Circulair op de thema's circulair aankopen, circulaire stad en circulair ondernemen. Naast dit aanbodgestuurde rollend werkprogramma hanteert Vlaanderen Circulair ook een vraagedreven aanpak waarbij wordt ingespeeld op vragen en behoeften van verschillende stakeholders, en waar faciliterend wordt opgetreden naar initiatieven rond circulaire economie. Als een aantal partners aangeven dat ze specifiek rond deze stroom willen werken, zal worden nagegaan op welke manier Vlaanderen dat kan bewerkstelligen.

Ciculair ondernemerschap, waaronder het toepassen van circulaire businessmodellen zoals product-dienstcombinaties, kunnen bijdragen tot een langere levensduur en een hogere inzamel- en recyclagegraad van afgedankte gsm's. Op deze manier worden ook de producenten gestimuleerd om in te zetten op circulaire, modulaire en duurzamere smartphones. De problematiek zal ook worden meegenomen in het traject voor een 'roadmap circulair ondernemen (2017-2022)'.

Ook op Europees niveau is het probleem reeds lang gekend en besproken. Net daarom werden in de AEEA-richtlijn van 2012 de inzameldoelstellingen verstrengd. Vanaf 1 januari 2016 moet het inzamelpercentage 45 procent bedragen, vanaf 1 januari 2019 zelfs 65 procent. Deze werden geïmplementeerd in het Vlaams reglement betreffende het duurzaam beheer van materiaalstromen en afvalstoffen (VLAREMA) in 2014. Sindsdien is iedereen die AEEA inzamelt of verwerkt, verplicht hierover te rapporteren. Deze verplichte rapportering laat ons toe een beter zicht te krijgen op de verschillende materiaalstromen en bij te sturen. In 2015 zamelden we in Vlaanderen 11 kilogram per inwoner in via Recupel, wat neerkomt op een inzamelpercentage van iets meer dan 44,7 procent. Alle afgedankte apparaten die buiten het systeem van Recupel werden ingezameld, zitten niet in deze cijfers vervat.

De doelstellingen zijn geldig voor alle apparaten, dus ook voor gsm's en smartphones. De inzamel- en recyclagecijfers worden echter gezamenlijk gerapporteerd. Zo zitten gsm's en smartphones vervat in de rapportering voor informatie- en telecommunicatietechnologie (ICT). Hierin zitten bijvoorbeeld ook computers, printers en alarmsystemen. Er is geen afzonderlijke doelstelling voor smartphones. Voor elk type apparaat een afzonderlijke doelstelling en registratie invoeren, zou leiden tot heel veel administratieve rompslomp en levert eigenlijk ook geen meerwaarde voor het milieu.

De aangescherpte doelstellingen zitten ook vervat in de lopende milieubeleids-overeenkomst. Die werd goedgekeurd op 13 november 2015 en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 18 april 2016. Ook de minimale verwerkingsdoelstellingen van VLAREMA zijn opgenomen, waaronder die voor totaal hergebruik en recyclage. Voor hergebruik en herstel wordt, net zoals in de richtlijn, geen aparte doelstelling geformuleerd.

In het beheersplan en de jaarlijkse uitvoeringsplannen worden met de producenten wel nieuwe initiatieven afgesproken om meer toestellen naar hergebruik en herstel te sturen.

De verhoogde inzameldoelstellingen voor alle AEEA zijn een eerste stap. Recupel plant projecten om de bestaande inzameling te onderzoeken en te verhogen. Recupel voert gerichte sensibiliseringscampagnes en voorziet in bijkomende gratis inzamelkanalen, zoals de inzamelboxen voor klein elektro in de winkelpunten. Daarnaast willen we in de toekomst projecten opzetten om herstel en hergebruik te promoten. Dit wordt regelmatig besproken op het overleg met Recupel.

**De voorzitter:** De heer Vanbesien heeft het woord.

**Wouter Vanbesien (Groen):** Minister, ik blijf een beetje op mijn honger zitten. U erkent het probleem. Daarnaast verwijst u naar initiatieven die u in het verleden al hebt genomen, maar die dus duidelijk het probleem niet hebben opgelost. U gebruikt woorden als 'ik ga erop inzetten', 'ik ga ervoor ijveren', 'ik ga het onderzoeken', 'we gaan sensibiliseren', 'ik ga het meenemen'. Er is toch een specifiek probleem voor smartphones. Ik begrijp wel dat u zegt dat we het allemaal niet te bureaucratisch mogen maken. Het specifieke probleem van smartphones is dat het iets kleins is, iets anders dan een printer of wat ook dat niet in de weg ligt als het thuis blijft liggen. Het is ook complex omdat er zoveel materialen zo compact worden gebruikt.

U zegt dat u geen specifieke cijfers hebt als het gaat over AEEA, dat u geen specifieke doelstellingen hebt voor smartphones. Het enige wat er nog kan gebeuren, is nog meer sensibilisering. Als u het probleem onderkent – dat hebt u beaamd in uw antwoord –, dan zijn er beleidsmatig toch ook maatregelen, specifiek voor smartphones, nodig.

**Gweny De Vroe (Open Vld):** Minister, u hebt inderdaad het probleem erkend, en dat is ook logisch. U had het over de proactieve aanpak volgens de circulaire economie. In deze zaak is het heel belangrijk dat men van bij de conceptfase van zulke producten goed nadenkt over recyclage en hergebruik van de verschillende componenten. Dat is heel belangrijk.

Het is ook duidelijk dat er grote inspanningen moeten komen van Europa in deze materie. Ik weet niet meer of u op mijn laatste vraag, of deze problematiek ook door Vlaanderen op het Europese niveau werd aangekaart, hebt geantwoord. Ik heb het niet gehoord. Mocht u toch hebben geantwoord, dan heb ik het gemist. Zo niet, dan hoor ik graag uw reactie.

Er wordt al gecommuniceerd, er wordt geprobeerd om mensen bewust te maken van dit probleem, maar het is duidelijk dat die bewustwording er in de praktijk niet is. Dat hebt u zelf aangehaald. Misschien is het omdat ze het toestel laten liggen als reservetoestel. Ik vraag me toch af of het voor veel mensen niet is omdat er veel persoonlijke gegevens op staan. Heel veel mensen weten niet hoe ze die daar af kunnen krijgen. Voor veel mensen zit dat in de private sfeer. Dat probleem is toch hetzelfde met laptops. Ik ben benieuwd naar de cijfers daarover. Dat is exact hetzelfde: privésfeer, recyclage, diverse componenten.

Minister, als u de cijfers niet bij hebt, is het misschien nuttig om die na te sturen. Als het niet mogelijk is, zal ik die cijfers opvragen via een schriftelijke vraag.

**De voorzitter:** Minister Schauvliege heeft het woord.

**Minister Joke Schauvliege:** Mijnheer Vanbesien, we hebben al een versoepeling doorgevoerd. Dat werkt wel, die sensibilisering naar scholen met een soort wedstrijd voor kinderen om zo veel mogelijk afgedankte gsm's en smartphones in te zamelen waar ze dan iets voor in de plaats krijgen. Ik zie de meerwaarde niet in van aparte cijfers bij te houden. Ik geloof meer in sensibilisering en in het voeren van dergelijke positieve acties.

Collega De Vroe, u neemt me de woorden uit de mond. Als een scherm van een oude smartphone kapot is, loont het de moeite niet meer, en in plaats van die te laten herstellen, koopt men een nieuwe, maar je weet dat je de gegevens die daarop staan, er niet af krijgt. Als je dat inzamelt, weet je ook niet wat er met die gegevens gebeurt. Hetzelfde geldt voor een pc. Wie zijn wij om te weten hoe je daar alles gemakkelijk af kunt krijgen zodat een of andere computerbolleboos er niet nog alles uit kan halen? Ik ben ervan overtuigd dat dat de grootste drempel is. Als we dat kunnen oplossen, zouden de meeste mensen geneigd zijn om die toestellen voor recyclage binnen te brengen.

Misschien moeten we daarover vanuit de OVAM een werkgroep oprichten en eens nagaan hoe we richtlijnen of geruststellende boodschappen kunnen sturen, of duidelijk maken dat die toestellen naar een veilig circuit gaan. Misschien moeten we dat beter bekijken en ook meer bekend maken. Een reservetoestel zul je ook wel hebben, maar geen drie of vier reservetoestellen. Daar moeten we meer aan werken.

Ik zal navragen of we meer duidelijkheid kunnen geven over die specifieke cijfers. Op het Europese niveau hebben wij dat al aangekaart, en het is daar ook al besproken. Ik heb in mijn antwoord ook verwezen naar de richtlijn, die eigenlijk een verstrenging is richting 2019.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.