



Vlaams
Parlement

vergadering **C265**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

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

van 6 juni 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de gevolgen van de Brusselse geluidsnormen voor de luchtkwaliteit rond de luchthaven – 2146 (2016-2017)	3
VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over controle van luchtwassers – 2366 (2016-2017)	7
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de reservatiestrook langs het Schipdonkkanaal – 2382 (2016-2017)	10

VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de gevolgen van de Brusselse geluidsnormen voor de luchtkwaliteit rond de luchthaven – 2146 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gwenny De Vroe (Open Vld): Minister, ik snijd opnieuw een thema aan dat we in de voorbije maanden meermaals hebben besproken. Er is wel een nieuw element in die zin dat vliegtuigmaatschappij Ryanair een manier blijkt te hebben gevonden om boetes voor geluidsoverlast boven het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te vermijden.

Concreet probeert de maatschappij de vliegtuigen zo vroeg mogelijk de lucht in te krijgen wanneer ze opstijgen vanop baan 25R, de baan die het vaakst voor vertrekken wordt gebruikt op Brussels Airport. Hiernaast wordt piloten gevraagd en ook aangeraden om de motoren harder te laten draaien.

Met die maatregelen gaan de Ryanair-vliegtuigen eerder de lucht in, waardoor ze hoger boven de geluidsmeters rond de luchthaven vliegen. De piloten kunnen dan ook sneller afdraaien naar bijvoorbeeld de Ring-route of de noordelijke route, waardoor ze het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest meer kunnen vermijden. Dergelijke snelle vertrekken kosten uiteraard meer aan kerosine, wat de luchtkwaliteit in de gemeenten rond de luchthaven zeker niet ten goede komt.

Minister, hoe staat u als minister van Leefmilieu ten aanzien van de actie van vliegtuigmaatschappij Ryanair? Hebt u weet van andere vliegtuigmaatschappijen die dergelijke acties ondernemen? Op welke manier heeft zo'n actie een effect op de luchtkwaliteit van de gemeenten rond de luchthaven? Op welke manier sensibiliseert u de vliegtuigmaatschappijen om rekening te houden met de luchtkwaliteit en zo min mogelijk ultrafijn stof te produceren?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mijn diensten en ikzelf waren niet de hoogte van de actie van Ryanair. Het gaat over operationele aspecten, zoals we dat noemen: de beweging van de banen, het landen en opstijgen, het glijden van de vliegtuigen naar de platforms. Dat valt allemaal onder de exclusieve bevoegdheid van Belgo-control. Wanneer een piloot aan de controletoren vraagt om zijn vertrekprocedure aan te passen, dan is het aan de luchtverkeersleider om dat al dan niet toe te staan. Daarbij wordt ook rekening gehouden met weersomstandigheden, windsterkte, windrichting, verkeersdrukke, capaciteit en beschikbaarheid van banen.

De piloten van Ryanair zouden nu consequent een afwijking vragen. Uit de radar-trackdata waarover wij beschikken, kunnen we dat inderdaad ook afleiden. Sinds 24 februari bereiken de vliegtuigen van Ryanair die opstijgen vanop baan 25R, gemiddeld een grotere hoogte dan voorheen boven de geluidsmeepposten van Diegem en Haren, die beide in het verlengde liggen van startbaan 25R.

Het is mij niet bekend of andere luchtvaartmaatschappijen inmiddels ook dergelijke acties ondernemen. Een beperkte screening van radartracks van de vliegtuigen van andere lagekostenmaatschappijen EasyJet en Vueling doet vermoeden dat dit niet het geval is. De activiteiten op de luchthaven beïnvloeden de concentraties van zwarte koolstof, fijn stof en stikstofdioxide slechts in heel beperkte mate, maar hebben een effect op de concentratie van ultrafijne stofdeeltjes. Of de concentratie van ultrafijne stofdeeltjes in de omgeving van de luchthaven stijgt door de acties van Ryanair, kan momenteel nog niet worden uitgemaakt.

Indien het klopt dat de motoren harder draaien bij het opstijgen, zou de emissie van ultrafijne stofdeeltjes hoger kunnen zijn. Anderzijds moet ook de mogelijke impact op de verspreiding van deze stofdeeltjes in rekening worden gebracht indien de emissie zich dichterbij de geluidsberm situeert.

De vloot van de vliegtuigmaatschappijen wordt voortdurend gestuurd richting meer milieuvriendelijke toestellen onder impuls van klimaat-, lucht- en geluidbeleid. Het vliegtuigdesign evolueert in de richting van zuinigere en schonere motoren. Onder-tussen is op het vlak van emissiegrenswaarden voor vliegtuigmotoren binnen de International Civil Aviation Organization (ICAO) een internationale emissiestan-daard goedgekeurd voor het zogenaamd niet-vluchtig fijn stof. Deze nieuwe bijko-mende norm geldt voor alle motoren voor passagiersvliegtuigen die in productie zijn vanaf 1 januari 2020. Er wordt bovendien verder gezocht naar technologieën om de emissies van deze deeltjes verder te laten dalen, wat een aanscherping van deze norm mogelijk kan maken. De timing hiervan is nog onbekend.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gwenny De Vroe (Open Vld): Minister, het is zeker niet de eerste keer dat ik mijn bezorgdheid uit over de luchtkwaliteit in de regio rond de luchthaven van Zaventem. Ik heb u al vaker gevraagd om die regio mee op te nemen in het luchtkwaliteitsplan. Uiteraard zal ik dat pleidooi ook in de toekomst blijven doen.

Momenteel heb ik alleen weet van Ryanair dat de actie om sneller de hoogte in te gaan en dat de afwijking consequent aanvraagt bij Belgocontrol, toepast. Ik zal dit uiteraard verder opvolgen. Dat moeten we doen, want u zegt zelf dat de ultra-fijne en schadelijkste stofdeeltjes kunnen toenemen en dus een effect hebben op de omgeving.

Wat de nieuwe technologieën betreft en de betere scores inzake emissies van de toekomstgerichte vliegtuigen, heb ik eventjes contact opgenomen met Brussels Airport Company (BAC). Zij werken met een scoresysteem om geluidsarme vlieg-tuigen te bevoordelen. Ik heb hun als parlementslid en als regiobewoner ge-vraagd om toekomstgericht rekening te houden met de luchtkwaliteit en de emis-sies van de vliegtuigen. Minister, in de toekomst kan misschien ook vanop rege-ringsniveau meer worden gehamerd bij BAC en bij de Federale Regering om de luchtemissies in de regio rond de luchthaven te verbeteren.

De voorzitter: Mevrouw Meuleman heeft het woord.

Elisabeth Meuleman (Groen): Minister, normaal volgt mevrouw Moerenhout dit dossier, maar ze kan er niet zijn en heeft me gevraagd om kort het standpunt van onze partij toe te lichten. Zij heeft gelijkaardige signalen gekregen dat de overlast en de ongerustheid in de noordrand en bij de omwonenden is toegenomen. Men wil daar echt wel zekerheid. Het is in ons aller belang om ervoor te zorgen dat de luchthaven een beroep kan doen op een groot maatschappelijk draagvlak. Zo niet, heeft de luchthaven geen toekomst. Dat betekent dat er een open gesprek moet zijn en een goede communicatie met de omwonenden en dat de onzekerheid die nu heerst, moet worden weggenomen. Er is een groot wantrouwen.

Mevrouw Moerenhout heeft al meermaals gevraagd naar het aanstellen van een intendant die het hele proces rond de toekomstige leefbaarheid en toekomst van de luchthaven samen met de omwonenden zou proberen aan te pakken. Zij vroeg me er nogmaals bij u op aan te dringen om de optie van het aanstellen van een intendant of een andere onafhankelijke instantie te overwegen en te zoeken naar een manier waarop de leefbaarheid kan worden gegarandeerd. De overlast voor de omwonenden moet kunnen worden aangepakt met een toekomst voor zowel de luchthaven als de omwonenden. Minister, staat u open voor die optie?

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp·a): Mevrouw De Vroe, ik dank u voor uw pertinente vraag.

De luchthaven in het algemeen ligt ons na aan het hart en zeker ook de leefbaarheid van de activiteiten op de luchthaven voor de ruime omwonenden. Het klopt inderdaad dat de ongerustheid bij de mensen zeer groot is door het feit dat Ryanair heeft beslist sneller op te stijgen. Volgens Ryanair liggen de boetes die ze momenteel riskeren, hoger dan de meerkost die ze zullen hebben aan het meerverbruik van kerosine. De enige reden waarom ze lager opstegen, was om kerosine te besparen. We zien echter dat we winnen aan geluidsoverlast boven Brussel maar dat we verliezen op het vlak van luchtkwaliteit voor de omwonenden in de noordrand. Dat is een heel pervers effect, en dat kan niet als het enkel de bedoeling is om die boetes te ontlopen.

Zoals mevrouw De Vroe op het eind van haar antwoord aangaf, is het tijd dat de overheid veel strenger optreedt ten aanzien van die luchtvaartmaatschappijen. De Brusselse geluidsnormen die de laatste maanden de gemoederen hebben verhit, dateren al van 2000. Als vandaag blijkt dat nog altijd een pak vliegtuigen die norm niet halen, dan denk ik dat het tijd wordt om de vliegtuigmaatschappijen aan te manen om te blijven investeren in geluidsarme en emissiearme vliegtuigen. Ook op Europees vlak moet er actie worden ondernomen.

Ik ben blij dat Groen onze vraag naar een intendant blijft herhalen. Wij hebben gezegd dat we die vraag op tafel zullen blijven leggen omdat we er fundamenteel van overtuigd zijn dat we de complexiteit van dat dossier pas volledig kunnen aanpakken wanneer iemand wordt aangesteld die het dossier met de nodige deskundigheid en politieke onafhankelijkheid kan bekijken en in alle rust naar oplossingen kan zoeken. Ik dank Groen om die vraag te herhalen, want dat is de boodschap die ik eveneens aan de minister wil overbrengen.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Onafhankelijke): Minister, het feit dat die vliegtuigen van Ryanair mogelijk meer fijn stof uitstoten naar aanleiding van een politiek debat, maakt het bijna cynisch. Een oplossing voor deze discussie is dan ook des te dringender, maar voorlopig is daar geen uitzicht op.

Als je daarover nadenkt, is het wel vreemd. Een vliegtuigmaatschappij kan zomaar beslissen om meer uit te stoten, daar komt het eigenlijk op neer. Denk je in dat een bedrijf een dergelijke beslissing zou nemen: het kot zou te klein zijn, dat zou nooit worden aanvaard, onder meer binnen de milieuvergunning. Dit is dan ook een eigenaardige situatie.

Minister, het politieke debat over de Brusselse normen brengt meer teweeg dan alleen de terechte vraag of er nu meer luchtvervuiling zou zijn ontstaan. Ik krijg ook klachten, en ik denk ook andere collega's, van bewoners dat er bijvoorbeeld meer activiteit of vliegroutes zijn in hun buurt. Vaak wijten mensen dat aan de discussie over de Brusselse normen. Als ik die vraag stel aan de federale overheid, is het heel moeilijk om informatie te krijgen. Dus misschien is het nuttig dat u als Vlaams minister van Leefmilieu eens vraagt wat er nu exact is veranderd de afgelopen maanden, sinds het debat over de Brusselse normen is gestart. Waarschijnlijk gaat het over meer dan Ryanair-vliegtuigen die hoger beginnen te vliegen of meer verbruiken.

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Collega's, wat ik cynisch vind, is dat sommige parlementsleden vragen om een oplossing via een intendant, terwijl zij – of toch hun

partij in Brussel – aan de oorsprong liggen om geluidsnormen en boetesystemen in te voeren. Ik zou vragen om dus eens aan te kloppen bij de collega's van het Brussels Parlement om de lusten en de lasten van deze luchthaven op een billijke manier te verdelen en Brussel ook een deel van die lasten te laten dragen.

Vandaag moeten wij vaststellen dat sommige luchtvaartmaatschappijen overschakelen van passagiersvluchten naar acrobatische vluchten om toch maar die boetes te vermijden. Het is alsof we op de E40 een flitspaal zien staan, met alle macht op de rem duwen om te vermijden dat we worden geflitst maar daarna zo snel mogelijk terug optrekken tot aan de volgende flitspaal. Dat is wat vandaag gebeurt in de luchthaven bij bepaalde luchtvaartmaatschappijen om die boetes te vermijden. Die boetes worden opgelegd vanuit het Brussels Parlement om een no-flyzone te creëren boven Brussel en de last eigenlijk te leggen in Vlaams-Brabant, in de Rand rond Brussel, in de Noordrand, met als gevolg dat niet alleen ons leefmilieu eraan gaat maar ook de veiligheid. De manier van opstijgen creëert ook onveiligheid ten aanzien van wat in het luchtruim gebeurt.

Zoals de minister aangeeft, is de Vlaamse Regering of het Vlaams Parlement niet bevoegd, maar wel Belgocontrol. Minister, ik zou u willen vragen om Belgocontrol kennis te geven van de vragen die hier gesteld zijn over het fenomeen dat zich nu voordoet, over het feit dat dit een impact heeft op onze luchtkwaliteit, over het feit dat dit een impact heeft op de veiligheid in het luchtruim en over het logisch baangebruik zoals dat al jaren zou moeten worden gebruikt, rekening houdend met de windrichting en de veiligheid van piloten, passagiers en vliegtuig.

Minister, ik vraag u dus om actie te ondernemen en Belgocontrol erop te wijzen dat dit geen gezonde toestand is en de veiligheid in het gedrang brengt.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Collega's, in de hele discussie die er is naar aanleiding van de invoering en het effectief innen van de boetes bij het overschrijden van de Brusselse geluidsnormen zijn wij het die op tafel hebben gelegd dat niet alleen gekeken moest worden naar de geluidsoverlast, maar dat de luchtkwaliteit en de veiligheid ook heel belangrijke aspecten waren. Men moet die aspecten samennemen om tot goede oplossingen te komen die een goede spreiding hebben en er ook voor zorgen dat er een gedragen voorstel is. Het is ook op ons voorstel dat in de verschillende werkgroepen die tussen de federale overheid, de Waalse, de Brusselse en Vlaanderen lopen, dit ook aan bod komt. Daar worden ook de meest recente evoluties telkens op tafel gelegd. Er is dus wel een zicht op. Voor ons is het ook cruciaal dat de luchtkwaliteit en de veiligheid worden meegenomen in een globale oplossing die wordt bereikt. Het heeft volgens mij weinig zin om ieder individueel, per regio, aparte normen op te leggen en af te dwingen. Als we daarmee beginnen, zoals Brussel heeft gedaan, zijn we veel verder van huis en kunnen we veel beter zeggen dat er voor ons geen luchthaven hoeft te zijn.

Het lijkt me dus geen oplossing. Ik blijf geloven in een oplossing die wordt gedragen door alle verschillende betrokken overheden met alle verschillende aspecten die ook mooi naast elkaar worden afgewogen.

Ik weet dat de vraag voor een intendant leeft. Het is hier al een paar keer gevraagd. Het heeft natuurlijk maar zin om een intendant aan te stellen als alle betrokken partijen daarmee akkoord gaan en zich ook willen schikken naar een intendant. Als de andere partijen niet bereid zijn om mee te stappen met een intendant, heeft het geen zin. De werkwijze die is afgesproken op het Overlegcomité, is dat er werkgroepen aan het werk gaan en dat federale overheid dan met een voorstel zou komen.

Dat is de stand van zaken op dit moment. Nogmaals, de veiligheid en de luchtkwaliteit, collega De Vroe, is voor de Vlaamse Regering en zeker ook voor mezelf

een van de belangrijke punten die we mee zullen opvolgen, naast natuurlijk ook de algemene geluidsoverlast die we mee in rekening brengen.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gwenny De Vroe (Open Vld): Minister, de nationale luchthaven is de tweede economische poort van ons land, waar we uiteraard enorm veel belang aan moeten hechten. Het is altijd zoeken naar een evenwicht tussen het economisch belang en de leefbaarheid van de omgeving. Uiteraard hebt u volledig gelijk dat de veiligheid prioritair is. Zoals collega Nevens ook al heeft gezegd, is de windrichting ook cruciaal.

Minister, ik wil u zeker bedanken dat u de suggestie die ik al meermaals heb gedaan om de luchtkwaliteit te meten, hebt meegenomen bij het overleg. Ik wil u daar uitdrukkelijk voor bedanken.

Ik denk dat het belangrijk is dat we als parlementsleden nu het overleg dat momenteel bezig is, alle kansen moeten geven. Uiteraard hopen we op een snel resultaat en – zoals u zelf zegt, minister – op een gedragen oplossing.

Ik zal het standpunt van onze partij over de geluidsnormen geven om discussies in de toekomst uit te sluiten: het is beter – en dat heeft ook mijn collega Tim Vandemput in het federale parlement al aangekondigd – om die geluidsnormen te herfederaliseren om in de toekomst zulke discussies uit te sluiten.

Minister, ik kijk verder uit en ik hoop op een snelle, gedragen oplossing.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over controle van luchtwassers – 2366 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Minister, in uw antwoord op een schriftelijke vraag van de zeer gewaardeerde collega Vandaele – ik meen wat ik zeg – gaf u een overzicht van de gecontroleerde biologische en chemische luchtwassers voor 2015-2016. De cijfers in de tabel zijn zeer opvallend: er worden blijkbaar heel weinig luchtwassers gecontroleerd. Bovendien blijkt van dit zeer marginaal percentage minstens een kwart tot zelfs 100 procent niet in orde: aanmaningen, opmerkingen tot en met pv's.

Luchtwassers spelen een belangrijke rol in het bereiken van een goede milieukwaliteit. We hebben dat met zijn allen verdedigd. Dit komt op scherp te staan in het hele PAS-dossier (Programmatische Aanpak Stikstof), waar in belangrijke mate rekening moet worden gehouden met de technieken om de stikstofdepositie te verlagen. Voor de berekening van de daling van de depositie onder beslist beleid, het BAU-scenario (business as usual), voor de PAS deed men aannames rond luchtwassers, zowel de bestaande als de toekomstige toenames hierin. Ook in de Kamer in Nederland zijn de onrealistische aannames in verband met luchtwassers onderwerp van discussie geweest. Hun onderzoek dateert al van 2012. Om al te grote afwijkingen tussen de theoretische modellen en de realiteit in Vlaanderen te voorkomen, werd in 2014 een werkgroep realiteitstoets opgericht.

Minister, ook in de discussie rond de veehouderij en volksgezondheid verwees u naar het belang van ammoniakemissiearme stallen.

Minister, kunt u zeggen of de reden waarom deze controles redelijk tot zeer negatief waren, een impact heeft op de reductie in stikstof in deze landbouwbedrijven?

Hoe is er rekening gehouden met het feit dat luchtwassers niet altijd naar behoren worden gebruikt in het berekenen van de BAU-scenario's in de PAS? Werden de resultaten van de werkgroep opgenomen in de aannames? Hoe zult u in uw beleid omgaan met de vaststelling dat veel van die luchtwassers niet naar behoren functioneren? Zult u de handhaving aanscherpen? Zult u bijkomende maatregelen treffen? Hoe verklaart u het grote verschil in de resultaten van de controles tussen de verschillende provincies?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Collega Caron, afhankelijk van de tekortkomingen die werden vastgesteld door de toezichthouders van de afdeling Handhaving, kunnen deze een invloed gehad hebben op de ammoniakreductie. In gevallen dat de luchtwasser niet aanstaat, nog niet geplaatst is, een waspakket onderbroken is of iets dergelijks, zal dit uiteraard een invloed hebben. Indien het om administratieve tekortkomingen gaat, heeft dat niet onmiddellijk een invloed, dat begrijpt u wel.

Bij de berekening van het BAU-scenario werd er door de experts met kennis ter zake gebruikgemaakt van de op dat ogenblik beste beschikbare gegevens. Er werd gerekend met de algemeen gangbare emissiecijfers voor luchtwassers. Bij de berekening van het BAU-scenario is er geen rekening gehouden met slecht functionerende luchtwassers. Er wordt van uitgegaan dat elk bedrijf geëxploiteerd wordt conform de vergunning, met vaak ook bijzondere milieuvorwaarden en volgens de beste beschikbare techniek (BBT). Het is aan de afdeling Handhaving om na te gaan of dit in de praktijk gebeurt. Dergelijke controles zitten in de planning van de afdeling Handhaving. Op die manier zal de problematiek beter gekwantificeerd worden.

Als er tijdens controles van ammoniakemissiearme stalsystemen tekortkomingen worden vastgesteld, wordt er door de toezichthouders van de afdeling Handhaving gepast opgetreden om de situatie te remediëren door gebruik te maken van processen-verbaal, aanmaningen, raadgevingen en bestuurlijke maatregelen.

Om meer preventief te kunnen optreden heeft de afdeling Handhaving zeer recent een standaardbrief opgesteld die naar de exploitant gericht wordt met de vraag om de toezichthouder op de hoogte te houden van de implementatie van een ammoniakemissiearm stalsysteem. Concreet moet de exploitant na het beëindigen van de werken en minstens dertig dagen voor de ingebruikname de toezichthouder van de afdeling Handhaving op de hoogte stellen van de afwerking van dit stalsysteem zodat er een controle kan worden uitgevoerd. Deze brief wordt verstuurd wanneer er een nieuwe vergunning met implementatie van een ammoniakemissiearm stalsysteem verleend wordt en de afdeling Handhaving hiervan op de hoogte wordt gebracht. Alle klasse 1-veeteeltbedrijven zullen op deze manier door de toezichthouders van de afdeling Handhaving onderworpen worden aan een controle van hun ammoniakemissiearm stalsysteem.

Het grote verschil tussen de provincies kan worden verklaard door volgende elementen. In sommige provincies is het aantal veeteeltbedrijven hoger dan in andere provincies. In sommige provincies is het aantal varkensbedrijven hoger. Aangezien luchtwassers bij varkensbedrijven worden geplaatst, heeft dit uiteraard ook een invloed op het aantal controles van luchtwassers. In sommige provincies is het aantal kippenbedrijven hoger dan het aantal varkensbedrijven. Kippenbedrijven implementeren andere ammoniakemissiearme stalsystemen dan luchtwassers. De controles van deze andere ammoniakemissiearme stalsystemen werden niet opgevraagd in de schriftelijke vraag. Dat kan een foute indruk geven over het aantal controles dat gebeurt. In de provincie Antwerpen werd er in 2016 een specifieke screeningsactie van luchtwassers uitgevoerd. Dat kun je vergelijken met een verkeersveilige dag waarop je veel controles doet. Op die dag ga je ook plotseling meer boetes hebben. Dat verklaart het verschil in cijfers, collega.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Dank u wel, minister. Het zijn hoge cijfers, laat ons dat zeggen zoals het is. Het slaat wat dromen aan diggelen als er zo veel problemen zijn met die toestellen. Het is niet zo dat we daardoor veel minder depositie gaan hebben, integendeel. Het rendement is natuurlijk niet volledig. Het gaat hier over de effectief uitgevoerde controles, maar het rendement zal veel lager zijn dan in de beste beschikbare gegevens die aan de basis lagen van het denken over depositievermindering, laat ons duidelijk zijn.

Het is een ernstig probleem van handhaving, want lachend wordt in de sector wel eens gezegd: we hebben wel een luchtwasser, maar hij staat meer af dan aan. Ik heb de stellige indruk dat die praktijk veel meer voorkomt dan we zouden mogen durven hopen, of liever niet durven hopen.

Het is goed dat er een standaardbrief komt, en dat de klasse 1-bedrijven zullen worden gecontroleerd. Het is een absolute noodzaak om dat te doen, want de problemen zijn heel ernstig. In 2012 bleek dat in Nederland het aantal controles veel te laag was. Daaruit bleek dat maar 29 procent van de installaties in orde was.

Dat er verschillen zijn tussen de provincies, wil ik gerust geloven. Hoe verloopt dat controleprotocol? Zijn dat vooraf aangekondigde of onaangekondigde controles? Hoe werkt dat? Dit is belangrijk om de mate van ernst van de zaak beter te kunnen inschatten.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Ik stel met genoeg vast dat collega Caron grote waardering heeft voor mijn noeste arbeid, zoals geconcretiseerd in mijn schriftelijke vraag en het antwoord daarop van de minister. Het besluit is redelijk simpel en de cijfers van de minister zijn helder. De handhaving blijft bijzonder belangrijk. Het heeft geen zin dat landbouwers investeren in die systemen als ze vervolgens niet of niet goed worden gebruikt. Dus toch controleren, handhaven, begeleiden als dat nog nodig zou zijn. Ik denk dat men wel weet hoe die dingen moeten worden gebruikt. Dit lijkt me onontbeerlijk als we enig resultaat willen boeken – en dat willen we, anders moeten we ook al die regelgeving niet maken en de mensen op kosten jagen. Het moet ook wel resultaten hebben voor het milieu. Dus graag hier extra op letten.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mijnheer Caron, het gaat niet over vooraf aangekondigde controles. Het gebeurt soms dat men een periodieke volledige controle heeft, en dan weet men dat op voorhand, maar de meeste controles gebeuren onverwacht. Dan staat er iemand op het bedrijf die kijkt of men de voorwaarden naleeft. Die controle gebeurt dus wel correct. Men gaat na of de zaken correct worden gebruikt.

Op de controle moet inderdaad een handhaving worden ingezet. Dat doen we ook. Maar het is ook een goede suggestie om nog eens onder de aandacht te brengen wat een correct gebruik en onderhoud is. Ik neem die suggestie zeker mee.

Bart Caron (Groen): Handhaving is inderdaad een precair punt. Het is jammer dat we zo de nadruk op handhaving moeten leggen. Blijkbaar is er niet alleen een probleem van technisch omgaan met, maar ook van sensibilisering en mentaliteit. Ik hoop dat op het vlak van preventie en sensibilisering, net als van handhaving er een tandje bij zal worden gestoken. Ik heb de indruk dat men bereid is om dat te doen, dat men dat inziet. Ik hoop dat als collega Vandaele volgend jaar een opvolgende schriftelijke vraag stelt, zal blijken dat de cijfers beter worden dan vandaag, want dat is absoluut noodzakelijk.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de reservatiestrook langs het Schipdonkkanaal – 2382 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Over de reservatiestrook langs het prachtige Schipdonkkanaal is al veel inkt gevloeid: van vragen en besprekingen in de commissie tot een ontwerp van decreet waarmee een voorstel inzake de meerwaarderegeling voor woningen in reservatiestroken wordt voorgesteld zoals opgenomen in het Vlaams regeerakkoord. Dit ontwerp van decreet kan binnenkort zijn beslag kennen.

Ditzelfde ontwerp van decreet moet ook de Vlaamse Regering de mogelijkheid bieden om via een soepele procedure reservatiestroken op te heffen op Vlaams grondgebied. Gelet op de omstandigheden zal worden ingeschreven dat de Vlaamse Regering dergelijke reservatiestroken, afgebakend in gewestplannen of algemene plannen van aanleg (APA's), opheft uiterlijk op 31 december 2018. In Het Laatste Nieuws konden we ondertussen lezen dat het Schipdonkcomité zich opnieuw roert, meer bepaald over de intentie om deze reservatiestrook in stand te houden, zij het versmald tot 80 meter.

Verder blijft de planologische bestemming binnen de stroken langs het kanaal nog steeds een pijnpunt, aangezien deze verschillend zijn tussen Oost- en West-Vlaanderen. Voor de woningen en bedrijven die in het Oost-Vlaamse trajectdeel liggen, blijft het probleem dat bij de intekening van de strook op het gewestplan die strook ook als groengebied werd ingekleurd, waardoor die woningen en bedrijven zonevreemd werden. Deze situatie zou moeten worden gecorrigeerd door het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) dat hiervoor wordt opgemaakt. Dat initiatief kondigde u aan bij ons vorig treffen hierover in deze commissie, ongeveer anderhalf jaar geleden.

Minister, om tot een definitieve oplossing te kunnen komen, verklaarde u dat een voorbereidend ruimtelijk onderzoek meer klaarheid moet bieden. Uit een antwoord op een schriftelijke vraag van collega Ronse leerden we dat Ruimte Vlaanderen op 16 december 2016 een studieopdracht heeft gegund, die volgens de geplande timing ondertussen gefinaliseerd en geanalyseerd zou moeten zijn.

Minister, hebt u de resultaten van dit onderzoek reeds kunnen inkijken? Zo ja, welke conclusies trekt u hieruit? Is het reeds bekend of er ook een plan-MER vereist is? Kunt u duiden voor hoeveel mensen en bedrijven er met deze potentiële versmalling een oplossing wordt gevonden en voor hoeveel niet? Het is belangrijk om dat te weten. Is alles momenteel op schema aangaande de opmaak van het GRUP? Kunt u wat meer duidelijkheid verschaffen inzake de timing hieromtrent? Is daarmee de onzekerheid van de baan van vele eigenaars dat er wel degelijk differentiatie zal worden aangebracht in het nieuwe systeem van afstand van meerwaarde?

We lezen over de plannen om de reservatiestrook langsheen het kanaal te versmallen tot 80 meter. Hoe wordt de potentiële versmalling tot 80 meter beargumenteerd? Op basis van welke criteria kwam men daartoe? Welke impact heeft dit desgevallend op de vele bestaande woningen?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Deze Vlaamse Regering is de eerste die na heel veel gepraat en discussie over de reservatiestroken, meer in het bijzonder over het Schipdonkkanaal, de handen uit de mouwen steekt en zoekt naar oplossingen. We proberen dat op het terrein samen met de lokale besturen en actiegroepen tot een goed einde te brengen.

We werken op twee sporen: een ruimtelijk uitvoeringsplan, maar ook een generieke oplossing in de codex zoals die straks in het parlement wordt besproken en definitief wordt goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

Ik beschik nog niet over een goedgekeurd eindrapport zodat er nog voorbehoud nodig is over alle concrete informatie en het cijfermateriaal. Ik kan wel iets zeggen over het opzet van het GRUP. Het gaat in hoofdzaak om het opheffen van de beperkingen waardoor woningen en bedrijven zijn getroffen door de inkleuring als groengebied, waardoor er zelfs geen toegang is tot de basisrechten voor zonevreemde constructies die de codex biedt. Dat leidt tot enorme onzekerheid voor mensen: ze kunnen al jaren niets doen, en daar willen we een oplossing voor bieden.

Daarnaast wordt de breedte van de reservatiestrook, die op het Oost-Vlaamse trajectdeel onverklaarbaar groter is dan op het West-Vlaamse deel, in samenspraak met De Vlaamse Waterweg gereduceerd. Het is duidelijk dat daarvoor inderdaad een plan-MER en een milieubeoordeling nodig is. De opmaak van een plan-MER is gepland, en we moeten wachten op de resultaten daarvan.

Het is echter te vroeg om daarover concrete uitspraken te doen. De concrete opties zullen worden genomen bij de opmaak, of beter gezegd bij de goedkeuring van het GRUP door de Vlaamse Regering. We kunnen daarover geen concrete en definitieve uitspraken doen op dit moment. Ik vind het heel belangrijk om rekening te houden met de resultaten van het milieueffectenonderzoek.

Binnen de huidige reservatiestrook zijn ongeveer 250 constructies aanwezig: woningen, landbouwbedrijven, bedrijven en andere constructies. Het gaat voor een groot deel om woningen, ongeveer 160. Daarin zijn alle constructies begrepen, zowel hoofdgebouwen als bijgebouwen. Het uitklaren van het onderscheid tussen een hoofdgebouw en een bijgebouw in de cijfers is een van de onderdelen waar nog een controle op wordt doorgevoerd.

Het aantal hoofdgebouwen dat gelegen is binnen de reservatiestrook, bedraagt ongeveer 200. Onze doelstelling is om voor zo veel mogelijk van deze constructies een planologische oplossing te bieden

Er is nog geen definitieve oplevering. Er wordt wel zo snel mogelijk gewerkt. De eerste stap in het geïntegreerde planproces is de startnota, en die is in opmaak. Een eerste aanzet is op 30 mei besproken in het planteam met de gemeenten. We lopen dit traject niet alleen van bovenaf. We doen dat samen met de lokale besturen. Dat vraagt wat tijd, maar ik geloof er echt in dat we dat van onderuit gedragen kunnen krijgen. Ik denk dat een aantal bezorgdheden zijn ontstaan door de gesprekken die op 30 mei hebben plaatsgevonden. Maar nogmaals, er is nog geen definitieve nota en wij hebben ook wel goed geluisterd naar de opmerkingen die zijn geformuleerd.

Om de onzekerheid van de eigenaars te kunnen wegnemen, werken we aan een decretale bepaling in de codex die hier straks uitvoerig zal worden besproken bij de codextrein die geagendeerd staat.

Wat die 80 meter betreft waar u naar verwijst, is er veel onduidelijkheid waar het precies over gaat. Van Stoktevijver tot Veldekesbrug ligt er langs het kanaal op de rechteroever nog een reservatiestrook voor de zuidelijke omleiding van de N9 rond Eeklo. Bij de goedkeuring van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) van

het alternatief werd alleen het kleine meest noordelijke deel daarvan opgeheven. Dit stuk kan zonder meer worden geschrapt. Daarnaast zijn er nog de reservaties voor de waterweg, want daarvan zijn er twee: die voor de waterweg zelf of de blauwe arcering op het gewestplan, en een bijkomende bouwvrije reservatiestrook aan weerszijden daarvan of de zwarte arcering van het gewestplan.

De doelstelling is altijd geweest om het geheel van de reservatiestroken even smal te maken in Oost-Vlaanderen als in West-Vlaanderen. De reservatie voor de waterweg zelf is inderdaad 80 meter, maar ik wil het geheel bekijken. In West-Vlaanderen is dit geheel ongeveer 120 meter breed; in Oost-Vlaanderen varieert deze breedte.

We zullen dat allemaal goed bekijken. We zullen niet over één nacht ijs gaan, maar een weloverwogen beslissing nemen op basis van alle elementen. We kennen de bezorgdheden op het terrein en het is de bedoeling van de Vlaamse Regering om rechtszekerheid te scheppen en te zorgen voor duidelijkheid voor de eigenaars.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw antwoord en voor de consciëntieuze wijze waarop u omgaat met dit complexe en belangrijke dossier waarbij veel mensen en bedrijven zich momenteel in grote onzekerheid bevinden. Ik deel het inzicht met u dat de dialoog van onderuit met de lokale besturen moet worden gevoerd. Er moet goed worden gepraat en geluisterd en men moet samen tot oplossingen komen.

Ik wacht de resultaten van het onderzoek met u af. Toch blijf ik bij mijn standpunt en hoop ik uit de grond van mijn hart dat de haven van Zeebrugge slim kan groeien. Daar zijn diverse manieren voor: er is de estuaire vaart, het kanaal Gent-Brugge, het spoor, de A11, die binnenkort volledig zal zijn voltooid. Ik meen oprecht dat havens op een verstandige manier moeten kunnen groeien en bloeien, maar ik blijf er wel bij dat een verbreding van het Schipdonkkanaal, die gigantisch veel geld kost en waarbij heel wat fauna en flora en ecologische waarde en schoonheid verloren zouden gaan, geen verstandige groei zou zijn. Ik vind dat de Vlaamse Regering ervoor moet zorgen dat die verbreding er definitief niet komt. Ook de opheffing van de reservatiestrook moet worden tenietgedaan. Ik hoop dat we daar kunnen landen. We wachten echter de resultaten af die wellicht een van de volgende weken zullen worden opgeleverd.

De voorzitter: Mevrouw Taeldeman heeft het woord.

Valerie Taeldeman (CD&V): Conform het regeerakkoord wordt uitvoering gegeven aan de bepalingen in het akkoord om ten gronde iets te doen aan die reservatiestrook. In de commissie is al toegelicht dat zal worden gewerkt met de opmaak van een GRUP. Op het vlak van meerwaarde zal worden gewerkt aan een aanpassing van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Minister, het hoeft nu niet onmiddellijk te gebeuren, maar het zou wel interessant kunnen zijn voor de collega's om de te volgen stappen mee te delen. Voor het eerst in mijn regio wordt er gewerkt met een GRUP op basis van het nieuwe decreet, het integratiespoor, waarbij het GRUP spoort met het milieueffectenrapport. Het is een gloednieuwe procedure die moet worden gevolgd. Er wordt ook een planteam opgericht. De minister heeft er al op gewezen dat er wordt gewerkt met de vijf betrokken lokale besturen die zeer nauw worden betrokken bij dat planteam. Er zal ook worden gewerkt met een startnota en een procesnota. In het najaar zal men dan wellicht overgaan naar een eerste participatietraject. Dat zijn allemaal stappen die zijn opgenomen in dat nieuwe integratiespoor. Het lijkt me goed om een oplijsting te maken van die stappen, aangezien er nu voor het eerst wordt gewerkt met het dubbele spoor van milieueffectenrapport en ruimtelijk uitvoeringsplan.

Minister, voor het eerst in bijna veertig jaar – ons gewestplan dateert van 1978 – wordt in mijn regio aan een dergelijk concreet ruimtelijk initiatief gewerkt om meer rechtszekerheid te bieden aan diegenen die zich in de reservatiestrook bevinden. Het gaat over woningen, landbouwbedrijven, horecazaken enzovoort. Wij zijn heel tevreden dat er wordt gewerkt aan meer rechtszekerheid in dat gebied.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Het is inderdaad goed dat er duidelijkheid komt voor die 250 constructies en voor andere eigenaars binnen de reservatiestrook. Ten gronde zou het misschien beter zijn zich af te vragen of het Schipdonkkanaal en de grote investeringen die het zou eisen van de Vlamingen, wel opwegen tegen het economisch rendement van dat kanaal.

De collega heeft het heel goed geformuleerd: er is het derde en het vierde spoor, er is de kustvaart, er is de mogelijkheid om het kanaal Brugge-Gent te upgraden, er is een nieuwe snelweg die Zeebrugge zal verbinden met het Antwerpse zonder langs Gent te moeten rijden en zonder de Brugse ring te moeten nemen. Er zijn dus mogelijkheden genoeg, denk ik, om de ambities van de Zeebrugse haven – als West-Vlaming zeg ik het maar – wel degelijk te ondersteunen. Ik denk dat we die miljarden euro beter kunnen gebruiken voor andere inspanningen dan voor een kanaal waarvan we de meerwaarde voor ons allemaal en voor de economie in twijfel trekken. Mocht het zover komen dat de reservatiestrook effectief wordt opgeheven, dan kunnen er ook voor al die mensen die er eigendom hebben of er wonen, fundamentele oplossingen komen op echt lange termijn, want zelfs met een planologische constructie waarbij eventueel meerwaardes wel in een later vergoedingssysteem zouden komen, blijft er toch onzekerheid en onduidelijkheid en wordt er ook heel erg veel natuur aangetast.

Als het van ons afhangt, laat ons dan alstublieft de wijsheid hebben om deze reservatiestrook van het ruimtelijk plan weg te halen.

De voorzitter: De heer Ronse heeft het woord.

Axel Ronse (N-VA): Collega's, ik ben als West-Vlaming oprecht van mijn melk door de mooie woorden van collega De Clercq, die een bloemlezing geeft over het belang van onze Zeebrugse haven en die ook de schoonheid van onze fauna en flora onderstreept en het nog net niet heeft over het prachtige West-Vlaamse voetbal. Ik ben er ongetwijfeld van overtuigd dat hij daarover ook mooie bloemlezingen kan geven.

Alle gekheid op een stokje, maar het kan niet zijn dat door overheidsbeslissingen waarvoor de overheid, laat ons zeggen, haar tijd neemt, eigenaars en gebruikers lang in het ongewisse zijn. Vandaar dat ik over twee zaken tevreden ben. Ten eerste, dat wij onder andere met de partij van collega De Clercq en CD&V heel hard en voluntaristisch bezig zijn aan de VCRO, waar een meerwaarderegeling in wordt opgenomen zodat er op zijn minst rechtszekerheid is voor wijzigingen die in de reservatiestrook worden gedaan. Ten tweede ben ik blij met het initiatief, het ruimtelijk planningsproces, dat wordt opgestart. Het is ook goed, zoals collega Taeldeman terecht opmerkt, dat het voor het eerst is dat er met het integratiespoor wordt gewerkt. We hebben wel wat snelheid nodig. Dat is het enige wat ik wat minder goed begrijp: in januari 2016 is er al een overlegvergadering geweest met alle betrokken spelers, en anderhalf jaar later stellen we vast dat er nog geen echt ruimtelijk planningsproces de naam waardig is opgestart. Ik hoop dat het ruimtelijk planningsproces snel doorloopt, zodat de mensen in Oost-Vlaanderen – net zoals collega De Clercq een mooie bloemlezing kan geven over West-Vlaanderen, kan ik dat geven over Oost-Vlaanderen – duidelijkheid krijgen over hun bestemming.

Minister, mijn oproep is om een turbo te zetten achter het planningsproces, zodat er zeer snel duidelijkheid en zekerheid is.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Collega's, ik ben blij te horen dat er grote tevredenheid is over de initiatieven die we nemen.

Ik wil het even hebben over de timing die collega Ronse vraagt om de turbo in te schakelen. Ik denk dat haast en spoed zelden goed is. Waarom heeft het zo lang geduurd? Omdat we bij de eerste vergadering hebben vastgesteld dat er eigenlijk geen goede inventarisatie was van de problematiek op het terrein tussen de verschillende gemeenten. Welke gebouwen liggen waar? Wat is de toestand van die gebouwen? We hebben aan de verschillende lokale besturen gevraagd om het goed in kaart te brengen. Ik denk dat dat de juiste keuze was. Als collega De Clercq vraagt over hoeveel gebouwen het gaat en wat de problematiek is, moet dit goed in kaart gebracht zijn. Daar hebben we dus duidelijk werk van gemaakt, samen met de lokale besturen. Het vraagt dus wel wat tijd, maar het zorgt er ook voor dat, als je de nieuwe procedure kunt starten, het ook sneller vooruit kan gaan. Een goede voorbereiding is half gewonnen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.