



Vlaams
Parlement

vergadering **C99**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

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

van 26 januari 2016

INHOUD

INTERPELLATIE van Katia Segers aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de definitieve goedkeuring van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB) – 18 (2015-2016)	
INTERPELLATIE van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de beslissing van de Vlaamse Regering betreffende het ruimtelijk kader voor Uplace – 19 (2015-2016)	4
VRAAG OM UITLEG van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het ontwerp van geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal – 660 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het geluidsactieplan voor de luchthaven van Zaventem – 873 (2015-2016)	11
VRAAG OM UITLEG van Bart Nevens aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het bouwvergunningenbeleid van gemeenten waarvan het inwonersaantal een drempelwaarde nadert – 766 (2015-2016)	17
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de beleidsdomeinoverschrijdende samenwerking tussen Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit – 795 (2015-2016)	20
VRAAG OM UITLEG van Francesco Vanderjeugd aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de sluiting van de viskwekerij in Linkebeek – 691 (2015-2016)	21
VRAAG OM UITLEG van Rob Beenders aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de communicatie inzake de waterfactuur – 800 (2015-2016)	23
VRAAG OM UITLEG van Bart Nevens aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de rating van natuurgebieden – 836 (2015-2016)	26
VRAAG OM UITLEG van Axel Ronse aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het multifunctioneel gebruik van gebouwen – 837 (2015-2016)	27
VRAAG OM UITLEG van Axel Ronse aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de vorming van een omgevingsdepartement – 838 (2015-2016)	29
VRAAG OM UITLEG van Axel Ronse aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over bijkomende criteria met betrekking tot dierenwelzijn in het Milieuvergunningsdecreet – 839 (2015-2016)	30

VRAAG OM UITLEG van Bruno Tobback aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de vermeende softwareaanpassing van bepaalde wagens van het merk Opel en hun al dan niet conformiteit met de Europese uitstootnormen

– 843 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de vermeende softwareaanpassingen bij Opel

– 844 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over softwareaanpassingen door Opel voor het verminderen van de emissiewaarden van zijn voertuigen

– 872 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de mogelijke software-fraude bij automerken

– 907 (2015-2016)

35

INTERPELLATIE van Katia Segers aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de definitieve goedkeuring van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB)

– 18 (2015-2016)

INTERPELLATIE van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de beslissing van de Vlaamse Regering betreffende het ruimtelijk kader voor Uplace

– 19 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp-a): Voorzitter, minister, collega's, op 2 december 2015 keurde de Vlaamse Regering het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de cluster C3 van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB) principieel goed. Daarmee werden de 73 bezwaarschriften die werden ingediend tijdens het openbaar onderzoek door de Vlaamse Regering weerlegd, door nog maar eens te sleutelen aan het GRUP VGSB. Zo zou, volgens de principiële beslissing van de Vlaamse Regering, het nieuwe uitvoeringsplan niet hebben kunnen doorgaan wanneer De Lijn geen extra busverbinding zou kunnen garanderen en de nieuwe GEN-stopplaats in Haren niet vergund zou zijn. Men spreekt altijd over een station, maar het is wel degelijk een stopplaats.

Het stond in de sterren geschreven dat op deze beslissing nogmaals een negatief advies van de Raad van State zou worden geformuleerd. Minister, dat was in de lange saga van dit dossier de vijfde negatieve tussenkomst van de Raad van State. Toch blijft de Vlaamse Regering volharden in de boosheid. Zij besloot om de Uplaceplannen nog maar eens te wijzigen. Het project moet en zal er komen – dit ondanks de 73 ingediende bezwaarschriften, de gekende negatieve economische effecten op onze handelskernen, de gevolgen voor de gezondheid voor heel wat mensen in de omgeving, de stapel negatieve mobiliteitsstudies en de reeds verzadigde Brusselse ring.

Het is gewoon hallucinant dat de Vlaamse Regering dit project maar blijft vooruittrekken. We staan nu al gigantisch stil op de Brusselse ring. Een kenner van de streek, Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts, omschreef de Brusselse ring als de meest congestiegevoelige plek van heel Vlaanderen. Daar wordt ook het grootste aantal incidenten en accidenten gemeld, alsook het grootste aantal files. Uitgerekend op die plek wil men doorgaan met de plannen voor een gigantisch project als Uplace.

Minister Weyts spreekt met kennis van zaken. Zijn analyse is de perfecte samenvatting van alle verkeers- en ongevallenstatistieken over ons wegennet van de afgelopen jaren. Moeilijker bereikbaar dan de plek waar Uplace wordt gepland, kan een locatie niet zijn. Ik haal er even een krantenkop van het voorbije weekend bij: 'Hele dag file op ring door autosalon'. En toch zet de Vlaamse Regering er nu een dagelijks Autosalon bij. Hierdoor zullen we nergens meer geraken: niet op de luchthaven om op reis te vertrekken, niet op het werk.

Het project wordt niet langer maatschappelijk gedragen. Heel tekenend was dat een uur na de bekendmaking van de beslissing van de Vlaamse Regering de negatieve reacties binnenstroomden via de pers: UNIZO, Bond Beter Leefmilieu, de stadsbeweging BRAL, het Neutraal Syndicaat voor Zelfstandigen (NSZ) ... : zoveel negatieve reacties, die er duidelijk op wijzen dat het maatschappelijke draagvlak voor dit project weg is.

Minister, uw eigen meerderheid staat ook niet meer achter dit project. U staat er ook niet meer achter. De Vlaamse Regering had perfect een andere afweging kunnen maken. Open Vld en CD&V doen dat ook. U durfde het aan de regerings-tafel niet te doen. Ik vind het bijzonder cynisch dat u uw handtekening zet onder een beslissing waar u zelf niet achter staat, in de hoop dat ze zal sneuvelen door dat burgers naar de rechter zullen trekken. Dit betekent geld- en tijdverlies voor iedereen. U schuift uw verantwoordelijkheid door naar de Vlaamse burgers, van wie u weet dat zij het project niet willen en op wie u nu rekent om voor u de slechte boodschap naar de heer Verhaeghe te brengen.

De reactie van minister-president Bourgeois op de kritiek op de beslissing om toch door te gaan, is te belachelijk voor woorden. Hij zei: "Het traject is acht jaar geleden gestart. We moeten het afmaken." Is dat de manier waarop we aan politiek moeten doen? Wij, de politici, moeten op basis van de actuele gegevens beslissingen nemen met kennis van de meest recente informatie en stand van zaken. Wij moeten in eer en geweten beslissen, in het algemeen belang van de burgers en niet ten voordele van één man.

Bovendien blijft Uplace maatschappelijk belangrijke projecten als het Jan Portaels-ziekenhuis gijzelen. Ook daar schuift u de verantwoordelijkheid door, dit keer naar De Lijn. Alleen als De Lijn een bus wil inleggen, kan het ziekenhuis er komen.

Minister, bent u daarvoor de politiek in gegaan, om mordicus te weigeren beslissingen te nemen en verantwoordelijkheid te dragen? U had de verantwoordelijkheid moeten nemen en Uplace afvoeren in plaats van de verantwoordelijkheid bij burgers te leggen. Dan hadden we werk kunnen maken van de nieuwe, broodnodige invulling van dit gebied.

Minister, waarom keurde de Vlaamse Regering het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de cluster C3 van het GRUP VSGB definitief goed, ondanks de 73 bezwaarschriften, de negatieve mobiliteitsstudies, de reeds verzadigde Brusselse ring en de negatieve economische effecten op de stadskernen? Waarom blijft de Vlaamse Regering koppig doorzetten?

Waarom blijft de Vlaamse Regering maatschappelijk relevante projecten in de cluster C3 van het GRUP VSGB gijzelen ten voordele van een uiterst omstreden en maatschappelijk niet gedragen project als Uplace? Ik denk daarbij aan bijvoorbeeld het Jan Portaelsziekenhuis.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Voorzitter, eigenlijk zou ik liever geen interpellatie houden. Ik zou ook liever geen actualiteitsdebat voeren. We hebben dat natuurlijk gevraagd op het Uitgebreid Bureau. Het werd spijtig genoeg geweigerd, onder andere door de meerderheid. Ik zou eigenlijk liever geen debat meer voeren over Uplace. Collega's van de meerderheid, jullie denken misschien dat de oppositie zich in de handen wrijft omdat ze het eindelijk nog eens over de splijtzwam binnen deze Vlaamse Regering en de Vlaamse meerderheid kan hebben. Ik denk dat jullie zich vergissen. Iedereen is dit dossier moe. Iedereen is dit dossier beu.

Ik ben het zelf beu, mijn fractie is het beu, de Vlaming is het beu, en niet het minst de inwoners van de Rand. U – de meerderheid en de regering, het is inderdaad niet alleen uw verantwoordelijkheid, minister, het is ook uw verantwoordelijkheid, het is de verantwoordelijkheid van de hele Vlaamse Regering en van de minister-president – zorgt ervoor dat we het opnieuw over Uplace moeten hebben. Dit dossier gaat al jaren mee, dat weet iedereen. Het bemoeilijkt zo ongeveer elke regering die er zich over heeft gebogen. De kranten schreven op de duur zelfs dat de regering erover zou kunnen vallen – beeld u dat eens in – op

basis van bronnen binnen de Vlaamse Regering. Ik kan dat bijna niet geloven. Ik kan bijna niet geloven dat een shoppingcenter ervoor zou zorgen dat een regering valt. Toch stond het zo in de kranten op basis van regeringsbronnen.

Waarom hebben we het over Uplace? Omdat jullie koppig zijn, omdat deze meerderheid koppig is, er is geen andere reden. Het is niet op basis van een politieke visie, van maatschappelijk belang, van bezorgdheid voor de Vlaming, het is gewoon koppigheid. U durft niet toegeven dat het engagement dat u zeven jaar geleden hebt gegeven aan Uplace te ver ging, zowel moreel als juridisch. Het ging te ver en telkens weer wordt u geconfronteerd met zowel inhoudelijke bezwaren over verkeersellende en volksgezondheid, over handelaars die jullie het extra moeilijk zullen maken en niet alleen in de onmiddellijke omgeving van Uplace, ook ver daarbuiten: Mechelen, Leuven enzovoort, als met juridische bezwaren.

Telkens weer – in die fase zitten we nu – komt de regering met een lichtjes aangepaste versie in de hoop dat Uplace toch mogelijk zou zijn. Minister, eigenlijk rest alleen onze retorische vraag: hoe is het mogelijk dat deze Vlaamse Regering blijft vechten voor Uplace, ondanks alle mogelijk protest in alle lagen van de maatschappij? Dat is voor mij volstrekt onbegrijpelijk.

Ik weet dat u daar geen antwoord zult op geven. U zult een heel technisch antwoord geven op basis van het GRUP waar inderdaad een aantal belangrijke dingen in staan. Er werd net verwezen naar het ziekenhuis, ik hoop dat dat er gaat komen. Maar het gaat nu net over het feit dat u daar via Uplace telkens een hypothek op legt. Inderdaad, die fameuze cluster waar Uplace onder valt, werd vernietigd door de Raad van State. De procedure moet worden overgedaan, er komt nog een openbaar onderzoek enzovoort. Eigenlijk legt Uplace een hypothek op de ontwikkeling van die regio in plaats van deze te versnellen, wat men aan de kant van Uplace altijd probeert uit te leggen. Dat is duidelijk niet waar.

Minister, nogmaals, het is een retorische vraag. Hoe is het mogelijk dat deze Vlaamse meerderheid blijft gaan voor Uplace? Tweede vraag, en die is minder retorsch, het is bijna een juridische vraag, u hoopt dat het GRUP zoals het nu definitief is vastgesteld, juridisch solide is. Ik kan me moeilijk voorstellen dat de Vlaamse Regering bewust een beslissing neemt die juridisch niet solide is. U kunt wel raden waarom ik die vraag stel. Prominente leden van dit parlement hebben eigenlijk al gezegd: we hopen op een arrest van de Raad van State. Dat betekent dat uw beslissing dan beter niet juridisch solide is. Ik zou graag weten of u er wel van uit gaat dat de beslissing van de Raad van State juridisch solide is.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Collega's, vorige week vrijdag hebben wij de volledige cluster C3 van het VSGB definitief goedgekeurd. Het is een ruimtelijke bestemming van een volledig gebied. Het gaat hier dus niet alleen over Uplace of een shoppingcenter, het gaat over een kmo- en kantoorzone, het ziekenhuis, groenbestemmingen die daarin worden vastgelegd.

Het ging niet meer om een antwoord op de bezwaren die ingediend werden in het openbaar onderzoek. Die beslissing, mevrouw Segers, werd vorige keer al genomen in de Vlaamse Regering. We hebben daarop geantwoord, we hebben dat voorgelegd aan de Raad van State, die formuleert dan een advies en dan moeten wij op dat advies antwoorden. Daar zitten we nu.

Sommigen laten in de pers uitschijnen dat het advies van de Raad van State bijzonder vernietigend is of brandhout maakt van de beslissing van de Vlaamse Regering. Wij zijn het daar niet mee eens. De opmerkingen van de Raad van State zijn terug te brengen tot twee grote juridische bemerkingen.

De eerste opmerking betreft de Codex Ruimtelijke Ordening: daarin staat dat zo'n RUP wordt gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad, en twee weken na publicatie in werking treedt. De Vlaamse Regering had gezegd dat de bestemmingen die vastliggen in het RUP nog niet in werking zouden treden. Die kunnen pas in werking treden wanneer aan de mobiliteitsvoorwaarden is voldaan. We hebben er een eindtermijn op gezet, namelijk 2017.

De Raad van State zegt dat de formulering die oorspronkelijk had bepaald dat de bestemming in het RUP nog niet van kracht was, dat het moet wachten om in werking te treden tot aan de mobiliteitsvoorwaarden is voldaan, niet kan. De tweede juridische opmerking van de Raad van State was dat als je koppelingen maakt met het verwezenlijken van een aantal mobiliteitsvoorwaarden, je dat moet differentiëren en verduidelijken om meer rechtszekerheid te hebben. Je kunt het niet volledig aan het RUP ophangen, je moet een onderscheid maken tussen de verschillende bestemmingen in het RUP. Dat was de tweede opmerking van de Raad van State.

De Vlaamse Regering heeft die twee opmerkingen of adviezen van de Raad van State goed bekeken en er op die manier voor gezorgd dat we de stedenbouwkundige voorschriften en het RUP hebben aangepast. Het eerste dat we hebben gedaan, is ervoor te zorgen dat het RUP niet meer wacht met de inwerkingtreding tot is voldaan aan de mobiliteitsvoorwaarden, maar als het na twee weken wordt gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad, dat de bestemmingen dan effectief in werking zullen treden.

Anderzijds was er de opmerking van de Raad van State bij de vernietiging in juni 2014, dat we de mobiliteitsvoorwaarden er op de een of andere manier aan moesten koppelen. Concreet betekent dit dat de zones die nu via het RUP worden aangeduid – zones voor gemengde activiteiten of voor gemengde bedrijventerreinen, kantoorzones, zones voor kleinhandel – direct in werking treden. We gijzelen dus niets, mevrouw Segers en mijnheer Sanctorum. Die ontwikkelingen kunnen direct plaatsvinden. Kmo's of grote bedrijven die geen extra mobiliteit met zich meebrengen, kunnen meteen na publicatie, na twee weken, effectief vergunningen vragen of het gebied ontwikkelen. Het is een gebied waaraan de Vlaamse Regering alle ontwikkelingskansen wil geven. Het is een strategisch gebied dat bijzonder goed is gelegen en het zou heel jammer zijn dat die ontwikkelingen daar worden tegengehouden. Dat willen we niet. Daarom hebben we dat op die manier geformuleerd.

Er zijn wel activiteiten die veel verkeer met zich meebrengen. Daar hebben we wel een voorwaarde aan gekoppeld. Die zullen pas vergunningen kunnen aanvragen wanneer er aan bijkomende mobiliteitsvoorwaarden is voldaan. Het gaat over De Lijn, de pendelbus en het GEN-station (Gewestelijk Expresnet). Wanneer dat is vergund, dan pas kunnen de ontwikkelingen in die gebieden verder gebeuren.

Indien aan die twee mobiliteitsvoorwaarden niet is voldaan uiterlijk op 31 december 2017, dan zullen voor die activiteiten geen vergunningen worden verleend. Dat wil dus zeggen dat er geen grote winkelcentra of geen grote kantoren kunnen worden gebouwd.

De Raad van State had opgemerkt dat er een verfijning moest zijn. We hebben die beperking ingevoerd in de voorschriften. We hebben de koppeling met die mobiliteitsvoorwaarden beperkt tot een aantal zones en tot een aantal mobiliteitsgenererende activiteiten. We hebben dus op twee manieren beperkt en verfijnd, zodat we tegemoetkomen aan de opmerkingen van de Raad van State. Zones die heel wat verkeer met zich meebrengen, kunnen pas verder worden ontwikkeld of vergunningen aanvragen wanneer aan die mobiliteitsvoorwaarden is voldaan.

Ik heb enkele vragen of opmerkingen gekregen over het ziekenhuis. Hoe zit dat nu? Wanneer kan het al of niet verder worden ontwikkeld? Het ziekenhuis is op

dit moment gepland in de zone C3.4. Een bijkomende beperking van de koppeling aan mobiliteitsvoorwaarden is gebeurd in die zone, omdat het een zone is van gemengde activiteit. Daarin is de mobiliteitsvoorwaarde van de beslissing over de pendelbus opgenomen. Niemand kan ontkennen dat een ziekenhuis veel mobiliteit genereert. Heel wat mensen komen op bezoek, gaan op onderzoek, op doktersbezoek, dergelijke zaken gaan gepaard met een ziekenhuis en dat zorgt voor veel activiteit. We zorgen er dus voor dat dat daaraan is gekoppeld, en dat die pendelbus voldoende stopplaatsen heeft in de dorpskernen van Machelen, Diegem en Zaventem. Op die manier erkennen we dat het ziekenhuis mobiliteitsgenererend is, en zo komen we tegemoet aan de opmerkingen in het plan-MER. We koppelen die pendelbus daaraan. Een treinstation is daar niet gepland omdat er voldoende ontsluiting is via dat busstation.

Het is dus absoluut geen gijzeling, integendeel. Het is logisch dat als er opmerkingen komen over de mobiliteit, die moeten worden opgelost. Dat vinden we ook. Daarom hebben we het station voor de pendelbus en voor andere zones daaraan gekoppeld.

Ik kreeg ook de vraag of dit juridisch robuust is. Uiteraard. De Vlaamse Regering neemt geen beslissingen in de hoop dat dit nadien wordt vernietigd. We hebben dit dossier grondig bekeken, we hebben verschillende juridische adviezen. Onze diensten zijn er grondig doorgegaan en we hebben een besluit genomen van 200 pagina's om op alle 73 geformuleerde bezwaren te antwoorden, om op alle bezorgdheden een antwoord te formuleren en om de opmerkingen van de Raad van State te verwerken. Dat hebben we allemaal gedaan. Het is goed onderbouwd. We zijn zeker niet over een nacht ijs gegaan.

Het is uiteraard de bedoeling van de Vlaamse Regering dat het RUP hiermee is beslist, dat het kan worden gepubliceerd. We willen niet liever dan dat dit gebied kan worden ontwikkeld. Het wordt ook tijd. U zegt het zelf, collega's, een aantal projecten moeten effectief van start kunnen gaan. Dat vindt de Vlaamse Regering ook, want dat is een gebied met heel veel kansen die we verder willen laten ontwikkelen.

Dat is de beslissing die de Vlaamse Regering vorige vrijdag heeft genomen. We zijn tegemoetgekomen aan de opmerkingen van de Raad van State. We hebben ook enkele bijkomende nieuwe formuleringen gedaan op de voorschriften. Men moet altijd in het achterhoofd houden dat er voldoende openbaar vervoer moet zijn, niet alleen via de weg, maar via bijvoorbeeld een pendelbus via het station. De Vlaamse Regering heeft alleszins een goed antwoord geformuleerd op de opmerkingen van de Raad van State, in de hoop dat het ruimtelijk uitvoeringsplan kan worden gepubliceerd en uitgevoerd.

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp.a): Minister, telkens wanneer u daarover een vraag wordt gesteld, geeft u een gedetailleerd technisch overzicht van de manier waarop de Vlaamse Regering dit dossier heeft behandeld. U biedt hier nogmaals een overzicht van het 'betere bricolagewerk' dat in dit dossier al werd tentoongespreid: de hele saga van bezwaarschriften, vernietigingen en omlapwerk. Maar u antwoordt niet op de essentiële vragen die zowel de heer Sanctorum als ik hebben gesteld, namelijk waarom blijft u dit project mordicus doorzetten? Er zijn stapels negatieve adviezen, en impactstudies tonen aan dat dit project een slecht idee is. Het druist namelijk rechtstreeks in tegen de ambitie van deze Vlaamse Regering om volop de handelskernen te versterken. De Vlamingen staan nu al elke dag stil op de Brusselse ring. Er zullen elke dag 30.000 auto's bij komen. U zult doelbewust een stilstand teweegbrengen, met fijn stof en de daaraan gekoppelde gezondheidsproblemen. U draagt hier een verpletterende verantwoordelijkheid. U beslist nu door te zetten met een project waarvan u weet dat we de samenleving voor generaties gaan opzadelen met de schade die door een dergelijk project wordt

veroorzaakt. Hoe krijgt u dit gerijmd met uw eigen ambitie, met de reden waarom u in de politiek bent gestapt?

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): De bezwaren van de Raad van State gaan niet over het ziekenhuis, maar over Uplace. Het Uplaceproject heeft al een hypotheek gelegd op de ontwikkeling in de regio. Minister, u gaf een antwoord dat iedereen verwacht. U zegt niets nieuws, het staat in de nota die werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering. De politieke vertaling van de 'schijnbare' beslissing van de Vlaamse Regering is: de boulevard voor Uplace gaat verder. Dat is de politieke kritiek die in deze commissie wordt gegeven. Het Uplaceproject moet waarschijnlijk niet door u of door uw partij, maar wel door andere krachten binnen de meerderheid er absoluut komen.

Minister, wat de juridische robuustheid betreft: ik vind het wel interessant dat u ervan uitgaat dat de beslissing van de Vlaamse Regering robuust is. Er is echter wel een contrast tussen wat u zegt en wat uw eigen fractieleider zegt. U kunt het nalezen in de verslagen van dit parlement of het herbekijken op deredactie.be. Hij nam een moedig standpunt in. Hij rekende namelijk op een arrest van de Raad van State. Hij rekende erop dat de Raad van State het project zou vernietigen. Nadien zei hij in de plenaire vergadering dat het over het arrest van de Raad van State gaat. Nu zegt u dat de beslissing juridisch robuust is: dat betekent dat de Raad van State geen bezwaren zal hebben. Dat is toch een groot contrast.

De voorzitter: Minister, wenst u bijkomend te reageren?

Minister Joke Schauvliege: Ik heb geen bijkomende opmerkingen.

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp.a): Het is jammer dat we geen afdoend antwoord krijgen op de fundamentele maatschappelijke vragen, over de relevantie van het project dat kost wat kost wordt doorgezet. Het druist in tegen hetgeen de Vlaamse Regering vooropstelt, namelijk de handelskernen versterken. We zullen daaromtrent een motie indienen.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Ik vind het bijzonder flauw dat de collega's van de meerderheid niet tussenkomen. Ook de fractievoorzitter van de N-VA was tot nu toe alleen bezig op zijn iPad.

Jullie zijn de krachten die er absoluut een punt van maken dat Uplace wordt gerealiseerd. Jullie willen dit de Vlaming door de strot duwen. Jullie hebben zelfs de moed niet om tijdens het debat het woord te nemen en jullie standpunt openlijk te verdedigen.

Ik vind dat bijzonder laf. Ik herhaal het nog eens: ik vind dat bijzonder laf.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

Matthias Diependaele (N-VA): Voorzitter, ik vraag het woord voor een persoonlijk feit. Ik word namelijk persoonlijk aangevallen. Ik neem dit wel degelijk op als een belediging, mijnheer Sanctorum, en vind het beneden alle peil als parlementsleden elkaar verwijten gaan maken. Ze beslissen toch zelf om al dan niet het woord te nemen.

Ik daag u uit het verslag van deze commissievergadering te leggen naast dit van het actualiteitsdebat van 9 december. Inhoudelijk zult u geen letter verschil vin-

den. Alles wat hier gezegd is, werd toen reeds aangehaald. De beslissing is genomen en ze blijft overeind.

U pleit voor een overheid die op dag A beslist om ergens voor te gaan en op dag B dat besluit weer intrekt. Er bestaan procedures in ons land, dat een rechtsstaat is, en die moeten worden gerespecteerd.

Er is niets nieuws in dit dossier. Ik vind het dus beneden alle peil, mijnheer Sanctorum, en zeer laag, om zoiets uit uw mond te moeten horen. Ik waardeer dat dus voor geen meter.

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp.a): Ik zou niet zeggen dat er niets veranderd is sinds het actuedebat. Minister Schauvliege heeft altijd aangegeven de procedures te zullen volgen om rechtszekerheid te waarborgen. Inmiddels is er een beslissing genomen en werd groen licht gegeven. De minister heeft geantwoord dat het juridisch solide is en dat ze er niet op rekent dat er nog een arrest zal zijn. Dit is dus wel een heel andere context, en dat verdient een debat.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): De aap komt opnieuw uit de mouw. Jullie verwijzen telkens naar het traject vanaf 2009 en naar het engagement dat toen werd ondertekend. Dat doet de minister-president ook altijd.

Matthias Diependaele (N-VA): Ik heb daar niet naar verwezen.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Toch wel. Waarover hebt u het dan als u spreekt over het traject dat werd afgelegd? Over het contract dat werd ondertekend tussen de Vlaamse Regering, Uplace en anderen?

Matthias Diependaele (N-VA): Dan heb ik het over de beslissing waarover we op 9 december een actualiteitsdebat hebben gehouden, en die op geen enkele manier verschilt van dit.

Mevrouw Segers, had u werkelijk gedacht dat een minister een dossier zou indienen waarvan hij zeker is dat het niet rechtsgeldig is? Maak er toch geen belachelijk spelletje van!

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): U beweert dat er geen verschil is tussen de beslissing van vandaag en deze na het advies van de Raad van State. Dan hebt u de beslissing niet gelezen, want er zijn wel degelijk verschillen. Die zijn trouwens aan bod gekomen.

Het punt is dat stap na stap alles uit de weg wordt geruimd om Uplace toch maar mogelijk te maken. Nu opnieuw.

Misschien vervallen we jammer genoeg enigszins in herhaling tijdens de debatten, maar het is dan ook onbegrijpelijk dat de meerderheid blijft gaan voor Uplace. Het is gewoon hallucinant. Elke Vlaming, toch die waarvoor u in principe opkomt, vraagt zich af wat de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement doen. Waarom moet Uplace er per se worden doorgejaagd?

Dat is de realiteit. Het spijt me, mijnheer Diependaele. U voelde zich persoonlijk aangevallen, maar ik maak dit niet persoonlijk. Ik respecteer uw partij op talrijke vlakken, ook in de commissie Leefmilieu. Ik ben zo eerlijk dat toe te geven, maar in het dossier van Uplace neemt u een houding in die overeenkomt met het slechtste van de Belgische politiek: slechte compromissen door de strot van de Vlaming duwen. U kunt daar misschien eens over nadenken.

De voorzitter: Collega's, wat betreft het feit dat er een interpellatieverzoek is ingediend en dat er gevraagd is om het debat te voeren: ik denk niet dat daar discussie over is, aangezien er een beslissing is geweest van de Vlaamse Regering. Alle elementen zijn aan de orde gebracht en er werd geantwoord. Ik stel dus voor om hiermee het debat te sluiten.

De interpellaties zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het ontwerp van geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal – 660 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het geluidsactieplan voor de luchthaven van Zaventem – 873 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Ik had mijn vraag al enige weken geleden ingediend, maar heb ermee ingestemd ze pas te agenderen na het sluiten van dit onderzoek, dat tot 15 januari 2016 liep. Het actieplan werd op 30 oktober 2015 principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering en past binnen de uitwerking van de Europese richtlijn van 2002.

Het plan bevat goede elementen, maar ik vraag me soms af wat de meerwaarde ervan is als men het vorige actieplan in het achterhoofd houdt. Daar is toch niet veel van uitgevoerd. Het plan vertoont ook enkele hiaten.

Zo gaat het actieplan in hoofdzaak uit van de L_{den} -norm als parameter voor de geluidsdrukmeting, maar die geeft enkel een beeld van de gemiddelde overlast, die meestal ver van de reële overlast ligt. Een luid vliegtuig en stilte daarna komt volgens die norm overeen met een heleboel veel stillere vliegtuigen. Dat vormt toch wel een probleem, gelet op de impact ervan op de gezondheid en de beleving van omwonenden.

Het ontwerp van actieplan kiest daarenboven voor de tijdelijke geluidsdrempels van de WHO-aanbevelingen als plandrempel, de 'interim targets' van 65 decibel overdag en 55 decibel 's nachts. U voorziet echter niet in aanbevelingen voor de permanente geluidsdrempels, die veel verder gaan. Verder is in het plan sprake van de "operationalisering en bekendmaking van een isolatievoorschrift" tijdens de planperiode 2016-2020. Isolatie is een belangrijk onderdeel voor de beperking van geluidshinder. Een aantal gemeenten in de noordrand hebben moties ingediend waarin ze vragen of de Vlaamse Regering middelen zal uittrekken voor die nieuwe isolatievoorschriften.

Tot slot beschouwt dit geluidsactieplan de hinder door de luchthaven, maar blijft de hinder door auto- en spoorverkeer buiten beschouwing. Men had een geïntegreerd plan kunnen opstellen, maar er is een keuze gemaakt om alleen rekening te houden met de geluidsoverlast van de luchthaven. Een integratie van verschillende plannen zou tot een veel coherenter actieplan kunnen leiden.

Minister, waarom is in het ontwerp geluidsactieplan luchthaven Brussel-Nationaal enkel nog sprake van de L_{den} -norm? Waarom worden de frequentiecontouren niet in rekening gebracht? Waarom worden de interim targets als plandrempels gehanteerd, zonder duidelijk perspectief op de veel strengere aanbevelen

gezondheidsdrempels? Wie zal de bijkomende isolatiekosten door het actieplan betalen? Hoe zal het principe 'de vervuiler betaalt' hieraan te pas komen? Bent u van plan een geïntegreerd actieplan op te stellen voor omgevingslawaaï van auto- en spoorverkeer?

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gwenny De Vroe (Open Vld): Mijn vraag gaat uiteraard ook over het openbaar onderzoek waarnaar collega Sanctorum al verwees en dat afliep op 15 januari, over het geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal in Zaventem. Naar verluidt werden er een driehonderdtal bezwaarschriften ingediend, zowel door verschillende gemeenten als door de provincie Vlaams-Brabant.

Uw voorstel is om in het kerngebied, namelijk de gemeenten Machelen, Steenokkerzeel, Kortenberg, Zaventem en Kampenhout, een preventief beleid te ontwikkelen gericht op het vermijden van nieuwe geluidshinder. Dat steunt op twee maatregelen, enerzijds de opmaak van een GRUP ter operationalisering van de ruimtelijke maatregelen en anderzijds acties rond bekendmaking van nieuwe isolatievoorschriften gericht op nieuwbouwprojecten.

Volgens de bezwaarschriften die we konden inzien en die ook in de pers te lezen waren van zowel de provincie als enkele lokale besturen, zou het probleem moeten worden aangepakt door diegene die de hinder veroorzaakt, de bron, dus de luchthaven zelf. Volgens de SERV en de Minaraad zit de rol van het Vlaamse Gewest vooral in de sfeer van het flankerend beleid via het instrumentarium van de ruimtelijke ordening. Met andere woorden wordt de nood aan een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de twee andere gewesten om een gecoördineerd beleid inzake beheersing van de lawaaihinder, alsmaar groter.

Daar de SERV en de Minaraad menen dat nu reeds de termijnen opgelegd door de Europese richtlijn niet gehaald zullen worden, heb ik volgende vragen. Wat is de stand van zaken betreffende het overleg met de federale overheid en de andere gewesten over een noodzakelijk samenwerkingsakkoord? Ook de Minaraad en de SERV vragen onderzoek naar de manier waarop de isolatievoorschriften zouden worden gefinancierd. Met andere woorden, minister, hoe zult u de financiering van de nieuwe isolatievoorschriften vormgeven? Op welke manier werd over het openbaar onderzoek van het geluidsactieplan gecommuniceerd naar de lokale besturen? Op welke manier werden de lokale besturen ingelicht over het bestaan en het openbaar onderzoek van dit actieplan?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Collega's, het is niet de eerste keer dat we het hier hebben over het geluidsactieplan van de luchthaven Brussel-Nationaal. Het ontwerp van actieplan dat is opgemaakt, stoelt op twee Europese geluidsindicatoren: Level day and night en Level night. De indicator Level day and night is een etmaalgewogen geluidsbelastingsmaat en is representatief voor algemene hinder. Level night is representatief voor slaapverstoring. Beide indicatoren zijn jaargemiddelde geluidsbelastingsindicatoren die in uitvoering van de Europese richtlijn verplicht gerapporteerd moeten worden bij de vijfjaarlijkse opmaak van de strategische geluidsbelastingskaarten.

Frequentiecontouren met een weergave van de jaargemiddelde frequentie van overschrijding van piekniveaus en van overvluchten zijn voor de luchthaven ook beschikbaar en worden jaarlijks gerapporteerd in uitvoering van de bijzondere milieuvergunningsvoorwaarden. Ten aanzien van de frequentie en de intensiteit van de nachtelijke geluidspieken werd een criterium voor nachtelijke geluidsblootstelling ontwikkeld binnen de woning. Dit piekgerelateerd criterium vormt de basis voor het in het plan voorgestelde isolatievoorschrift voor nachtruimten, dus

slaapkamers. Actieplannen moeten volgens de richtlijn gericht zijn op de belangrijkste zones, zoals ze ook kunnen worden vastgelegd door middel van de geluidsbelastingsskaarten. De richtlijn stelt duidelijk dat de bevoegde autoriteiten zelf bepalen welke maatregelen deze plannen bevatten. Maar die maatregelen moeten in het bijzonder gericht zijn op prioritaire problemen die kunnen worden bepaald op grond van de overschrijding van relevante grenswaarden of door de lidstaat gekozen criteria. Ze moeten in de eerste plaats van toepassing zijn op de belangrijkste zones zoals ze vastgelegd zijn in de geluidsbelastingsskaarten.

In Vlaanderen volgen wij in het ontwerpactieplan volledig de methodologie van de Europese richtlijn: een algemene prioritering van problemen, en dat op basis van overschrijdingen van bepaalde drempels, de zogenaamde plandrempels. Die worden uitgedrukt met de indicatoren Level day and night, 65 dB, en Level night, 55 dB. De plandrempels bakenen dichtbij de luchthaven een kerngebied af met een structurele hoge geluidsbelasting. De plandrempeel 55 dB stemt overeen met de interimdoelstelling van de Europese afdeling van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dit zijn voor alle duidelijkheid geen emissienormen of gezondheidskundige drempelwaarden, maar drempelwaarden waarboven maatregelen in overweging moeten worden genomen.

Zoals aangehaald in het actieplan zijn er ook gezondheidseffecten buiten dat kerngebied mogelijk, op grote afstand van de luchthaven. Dat weet iedereen. Dat is bijzonder sterk afhankelijk van beslissingen over de vliegprocedures of vliegroutes. De maatregelen die we voor die gebieden nemen, vragen operationele stabiliteit. Het heeft weinig zin om op bepaalde routes bijkomende maatregelen te nemen als er enige tijd later plots andere vliegroutes worden opgelegd. Wij willen natuurlijk ook oplossingen voor de inwoners buiten het kerngebied. Daar kunnen ook duurzame en stabiele emissiekaders worden vastgelegd, maar dan moeten er tussen alle bevoegde overheden ook goede en stabiele afspraken zijn over het exploitatiekader van de luchthaven. Volgens ons is het meest stabiele dat je dit gaat formaliseren in een samenwerkingsakkoord. Het is trouwens in het actieplan vervat dat dit er zo snel mogelijk moet zijn. Het is ook binnen dat kader dat Brussel zelf een aantal normen heeft opgelegd. We moeten daarover goede afspraken maken.

De Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad) en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) zeggen in het advies dat de isolatiemaatregelen van het ontwerpactieplan te vrijblijvend omschreven zijn. Zij vragen te onderzoeken hoe een ondersteuningsprogramma kan worden gefinancierd.

Bij de definitieve vaststelling van het actieplan zullen wij uiteraard die adviezen bekijken. Wij zullen daarop een gemotiveerd antwoord geven. Het onderscheid tussen isolatiemaatregelen die gericht zijn op bestaande woningen en deze die gericht zijn op nieuwbouwprojecten is belangrijk.

De maatregelen betreffende voldoende akoestische gevelisolatie worden in het actieplan, zoals het nu op tafel ligt, alleen in overweging genomen voor nieuwe woningen. Daarbij ligt de focus op nieuwbouw in het kerngebied. Dat is het gebied dat sowieso het hardst wordt getroffen. Een belangrijke verantwoordelijkheid rust daar inderdaad bij de initiatiefnemer of de kandidaat-bouwer. Akoestische gevelisolatie is bij nieuwbouw nu al vereist op basis van de norm die sinds 2008 van kracht is en die de oudere isolatienorm van 1977 vervangt. Diezelfde norm legt ook isolatie-eisen op voor nieuwbouwwoningen in de nabijheid van geluidsbronnen zoals weg- en spoorinfrastructuur. Die goede praktijk wordt nu al gehanteerd.

Ten opzichte van bestaande woningen gaat het actieplan ervan uit dat dit voorwerp moet uitmaken van bijkomende flankerende maatregelen, op grond van een samenwerkingsakkoord tussen de Federale Regering en de gewesten, waar over de financiering afspraken zullen moeten worden gemaakt.

Het ontwerpgeluidsactieplan werd op 10 november 2015 in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd en werd op 16 november 2015 bekendgemaakt in de dagbladders. Nadere toelichting bij het ontwerpactieplan werd door het departement Leefmilieu, Natuur en Energie gegeven aan de leden van de milieuoverlegcommissie. Dat werd trouwens ingesteld bij de milieuvergunningsvoorwaarden.

Om ook andere lokale besturen te betrekken, werd op 20 november 2015 een mailing gestuurd naar alle gemeenten van Vlaams-Brabant, met inbegrip van de diensten van de provincie Vlaams-Brabant, met ook nog eens heel expliciet de aankondiging van het openbaar onderzoek. Er is dus een uitgebreide kennisgeving geweest. Onze diensten zijn ook nog vaak naar lokale besturen gegaan om nadere toelichting te geven. Er was ook een toelichting op de deputatie op 10 december 2015. Op 16 december 2015 werd, op initiatief van de gemeente Grimbergen, een toelichtingsvergadering gehouden voor de milieuraden van Machelelen, Grimbergen, Wemmel, Vilvoorde, Meise en Steenokkerzeel.

Op dit ogenblik is er nog geen zicht op het samenwerkingsakkoord. Wij nemen verder initiatieven. Wij hebben de federale minister van Mobiliteit formeel gevraagd om actie te ondernemen. Wij blijven daar verder op aandringen. Wij verwijzen ook uitdrukkelijk naar de Europese verplichting om daarover goede afspraken te maken.

In uitvoering van de richtlijn van 25 juni 2002 inzake omgevingslawaaï hebben wij die plannen opgemaakt. Deze worden voor advies aan de Inspectie van Financiën voorgelegd. Daarna zullen ze voor principiële goedkeuring aan de regering worden voorgelegd. Dan kan het openbaar onderzoek starten. Dat geldt voor de wegen en de spoorwegen, want dat was de vraag die hier werd gesteld. Het is niet de bedoeling om één geluidsactieplan op te maken voor alles samen. Wij kozen ervoor om dit apart te doen, om op die manier ervoor te zorgen dat er voor elke problematiek een specifieke aanpak kan zijn. Dat is de manier waarop de Vlaamse Regering werkt, collega's. Het gaat dus om een plan dat niet alles omvat, maar waarvoor een bijkomend samenwerkingsakkoord zou moeten worden afgesloten.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Iedereen is het erover eens dat dat samenwerkingsakkoord nodig is. Alleen moet het er dan ook wel komen. Dat hangt dan toch van de respectieve regeringen af, lijkt mij. Op federaal en Vlaams niveau zijn die, bij mijn weten, symmetrisch. Dat zou op dat niveau geen probleem mogen zijn.

Minister, u begrijpt dat actieplannen die bezorgdheid creëren en niet op alle niveaus duidelijkheid verschaffen, voor beroering zorgen. U hebt ook de moties ontvangen van de meest getroffen gemeenten: Grimbergen, Meise, Machelen, Steenokkerzeel, Vilvoorde en Wemmel. Die zijn bijzonder kritisch ten aanzien van het actieplan. Ze hebben heel veel kritiek, maar hun eerste bemerking vat het wel samen: "Het beperken van het omgevingslawaaï en de gevolgen ervan moet eerst en vooral aangepakt worden door diegene die de hinder veroorzaakt en niet afgewenteld worden op diegenen die gehinderd worden, onder meer door hun recht op wonen te hypothekeren." Minister, ik begrijp wel, en u ongetwijfeld ook, dat mensen op zijn minst bezorgd zijn als er een plan verschijnt met daarin termen als 'onteigeningen', 'bestemmingswijzigingen', 'isolatieverplichtingen' en zelfs 'attesten bij verkoop', een soort decibelattest bij verkoop. Er is ook een financiële impact. De woning kan minder waard worden, of de mensen moeten zelf instaan voor die isolatieverplichting. U schept daar nog altijd geen duidelijkheid over. Dat betreurt ik.

Minister, in deze fase moet u tegen die gemeenten en lokale besturen kunnen zeggen dat er in het actieplan sprake is van isolatieverplichting, maar dat daar

een budget tegenover staat, dat de Vlaamse overheid een financiële ondersteuning zal bieden, zodat zij dat kunnen uitleggen aan actiegroepen en aan hun bevolking. Het gaat hier inderdaad om het rechtvaardigheidsprincipe. Het is begrijpelijk dat mensen die daar zijn gaan wonen in een periode dat het boven hun hoofd nog veel minder druk was, zich afvragen waarom zij daarvoor financieel moeten instaan.

Minister, welk budget staat tegenover die isolatieverplichting?

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): Het is inderdaad belangrijk om te komen tot dat samenwerkingsakkoord. Dat is de basis. We moeten in dit complexe dossier zoeken naar een gezond evenwicht tussen geluidshinder en economie. We moeten streven naar een duurzaam en stabiel scenario voor onze belangrijke luchthaven van Zaventem.

We moeten erkennen dat de luchthaven in de regio een zeer grote economische en tewerkstellingsfactor is. We moeten dit dossier altijd met de nodige omzichtigheid behartigen.

Naast het samenwerkingsakkoord pleit ik ook voor een federale Vliegwet. Dat gaat samen. We kunnen pas goede maatregelen treffen als de vliegroutes en dergelijke vastliggen. Ik pleit voor een goede samenwerking en overleg met de andere gewesten.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Het is inderdaad wachten op een federale Vliegwet. Zolang die er niet is, zullen er veel onzekerheden blijven in Vlaams-Brabant. Het samenwerkingsakkoord waar u naar verwijst, zal ook essentieel zijn. Ik vind het ondertussen wel heel positief dat onze minister van Leefmilieu toch al actie onderneemt door dit plan op tafel te leggen, ook al zijn er veel zware opmerkingen bij het openbaar onderzoek. Daar dient dat ook voor. Daar zitten misschien nuttige zaken bij die kunnen worden opgenomen. Ik vind het goed dat u ermee bezig bent en dat u over het ruimtelijk beleid nadenkt als minister bevoegd voor de ruimtelijke ordening om te zien hoe dat er op termijn mee kan sporen.

Het hele idee van isolatievoorschriften roept wat onrust op, zoals de heer Sancto- rum zegt. We moeten dat durven te onderzoeken. Welke instrumenten kunnen daar eventueel worden ingezet? Misschien kunt u met uw collega bevoegd voor het wonen – nu is het nog te vroeg, maar in de toekomst – eens bekijken of er binnen de bestaande premies een mogelijkheid voor geluidsisolatie bestaat voor mensen die hier allang wonen en met nieuwe voorschriften worden geconfronteerd.

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): De toetsing is een omzetting van een Europese richtlijn. Dat is zinvol. Het bewijst de betrokkenheid van de lokale besturen en van actiecomités zoals Leuven Rechtdoor. Ze hebben het actieplan grondig bestudeerd, samen met milieuambtenaren. Er werden infosessies gegeven op het terrein om de ingewikkelde materie van de geluidshinder te schetsen en de betrokkenheid van de omwonenden groter te maken.

In het actieplan komen adviezen en suggesties naar voren die wel steek houden. U hebt er zelf naar verwezen, minister. Het actieplan staat of valt natuurlijk met de samenwerkingsovereenkomst tussen de gewesten, en daar knelt het schoentje. Als men niet dezelfde geluidsnormen hanteert in de gewesten, gaat men moeilijk tot een samenwerkingsovereenkomst komen, laat staan dat er nog een

federale Vliegwet uit zou voortvloeien. Het is die Vliegwet die de vluchtroutes moet betonneren. Welke woningen gaan we anders isoleren? Dat zijn toch de woningen waar de vliegtuigen boven vliegen, en daar bestaat vandaag geen rechtszekerheid over.

Dat is een eerste belangrijke zaak om een samenwerkingsakkoord te verkrijgen en om die geluidsnormen uniform te maken.

Ik sluit me aan bij de collega's die zeggen dat het actieplan zeer vrijblijvend is, onder andere inzake de financiële consequenties. Vandaag is alleen de kostprijs van de studie en het voortraject berekend. Ook timing en uitvoering van de maatregelen zijn niet concreet. Een langetermijnvisie zou nuttig zijn, ook om te anticiperen op het groeiperspectief van de luchthaven voor de komende 25 jaar.

In het plan staat 650.000 euro voor de financiering. Dat lijkt me ontoereikend om alle maatregelen die u voorstelt te halen. Er zal een financieel onderbouwd plan moeten komen. Wie moet dat betalen? Ik kijk naar de Vlaamse Regering en naar de uitbater van de luchthaven. We hanteren toch het principe 'de vervuiler betaalt'? Men mag de financiering niet alleen op de maatschappij afwentelen.

Hoeveel gemeenten, lokale besturen en actiescomités hebben bezwaar ingediend? Hoe ziet u de langetermijnplanning en de financiële onderbouwing van het actieplan?

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp-a): Verschillende collega's verwezen naar de federale Vliegwet van minister Galant die eraan komt. De geruchten die ons bereiken, wijzen erop dat die Vliegwet de bestaande toestand zal betonneren. Dat zou voor Vlaanderen heel negatief zijn en vooral Brussel sparen. We hebben daarover al gepraat in de plenaire vergadering naar aanleiding van een vraag van de heer Doomst. Het is essentieel dat Vlaanderen het voortouw neemt om het overleg met de federale minister te starten, anderen hebben er al naar gevraagd. Welk overleg is er al geweest? Welk overleg plant u nog? Hoe ziet u de zaak evolueren?

Minister Joke Schauvliege: Ik heb daarnet aangegeven dat dit een eerste stap is. Ik ben het met u eens dat hier niet alles in zit. Er moet nog een vervolg komen, een financieel plaatje, en dat kunnen we pas zuiver stellen als we op alle niveaus weten wat er zal gebeuren, als alle niveaus hun verantwoordelijkheid nemen, als andere beleidsniveaus mee verantwoordelijkheid nemen. Het klopt dat het hier nog maar fragmentair is.

Dat geldt ook voor de ruimtelijke bestemming, mijnheer Sanctorum. Ik begrijp de bezorgdheid of argwaan van een aantal bewoners die getroffen zijn. Ze denken misschien dat ze onteigend zullen worden of dat hun woning drastisch in waarde zal dalen. Dit plan doet daar eigenlijk absoluut geen uitspraak over. Er staat wel in dat we in de mogelijkheid voorzien om het RUP samen met alle betrokken gemeenten en provincies op te maken. Er staat in dat we de keuze kunnen maken om woonuitbreidingsgebieden te schrappen of om extra maatregelen te nemen voor zones die zwaar getroffen. Dat zal ook samen met de gemeenten en provincies gebeuren. Er zal de juiste consequentie aan gekoppeld worden. Stel dat het zover komt – daar is nog geen duidelijkheid over – dat zones zeer hard getroffen worden, dan kunnen de betrokkenen misschien kiezen voor onteigening, en dan moet daar een deftige begeleiding en vergoeding tegenover staan.

Maar zover zijn we nog niet. Dat is een volgende stap die we heel voorzichtig gaan nemen.

Hoe zit het nu met de Vliegwet, met de samenwerkingsovereenkomst die we moeten afsluiten? Mevrouw Segers, we hebben verschillende keren aangedrongen op

dat overleg. We hebben het ook al schriftelijk overgemaakt aan de federale overheid. Het signaal is heel duidelijk dat we daarop aandringen. Er is al overleg geweest. In de laatste brief die de Vlaamse Regering in oktober 2015 heeft gestuurd aan de federale minister bevoegd voor de mobiliteit, hebben we de vraag tot samenwerking, maar ook betrokkenheid bij de Vliegwet, nog eens uitdrukkelijk aangehaald. Daarop hebben we tot vandaag nog geen antwoord gekregen. We zullen erop blijven aandringen.

Er was nog een concrete vraag over het aantal bezwaren. Er waren er een tiental van de gemeentebesturen, maar ik stel voor dat we het exacte getal opvragen en u dat bezorgen. We hebben het overzicht niet bij, maar ik wil dat gerust bezorgen. Uiteraard zijn we bereid zo veel mogelijk te kijken naar de opmerkingen, bezwaren en bezorgdheden die hier zijn geformuleerd, om die in de procedures op te nemen. Onze intentie is om tot een goed gedragen geluidsactieplan te komen en te werken aan oplossingen op de lange termijn.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Minister, ik onthoud dat er kamerbrede bezorgdheden zijn, die grotendeels overlappen. Het gaat over het samenwerkingsakkoord dat nodig is, over omzichtigheid, financiële consequenties en de normering die voldoende rekening moet houden met de gezondheidsargumentatie. Ik heb begrepen dat u verder aan de slag gaat. Over enkele maanden mag u een opvolgingsvraag verwachten.

Gweny De Vroe (Open Vld): Minister, u hebt duidelijk gezegd dat u de volgende stappen gaat zetten in overleg met de betrokken gemeentebesturen. Dat is heel belangrijk, zeker als we de vele persberichten zien over burgemeesters die hun bezorgdheid uiten, en die ook de bezorgdheden vertolken die bij hun inwoners leven. Het is belangrijk dat u dit aanpakt, minister, zoals u hebt gezegd. Dat is de juiste manier. We zullen het dossier uiteraard verder opvolgen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bart Nevens aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het bouwvergunningenbeleid van gemeenten waarvan het inwonersaantal een drempelwaarde nadert – 766 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, in de krant verscheen op 22 december een berichtje 'Burgemeesters lokken inwoners voor hoger loon'. Het bericht is gebaseerd op een recent onderzoek van de professoren De Witte van de KU Leuven en Geys van de VUB. Voor alle duidelijkheid, ik ben geen burgemeester.

Beide professoren stellen vast dat gemeenten die net onder een drempelwaarde zitten met betrekking tot hun inwonersaantal, sneller groeien qua bevolking. Die groei is volgens hen te wijten aan merkbaar meer uitgereikte bouwvergunningen, in het bijzonder voor appartementen: "Onze bevindingen suggereren dat de lokale overheid lakser wordt bij het toekennen van bouwvergunningen als een belangrijke bevolkingsgrens dichterbij komt. Zo dwingen ze een hoger loon af voor de burgemeester en schepenen."

De studie zou aantonen dat dit doelbewust gebeurt, en vooral in het eerste jaar na de verkiezingen. Ik kan dat niet afleiden uit de studie, maar ja, ik ben dan ook geen professor.

Gemeenten worden ingedeeld in schalen die gesorteerd zijn op basis van inwonersaantallen. De verloning van burgemeesters en schepenen is gerelateerd aan die schaal en dus aan het inwonersaantal van de gemeente. Het overschrijden van de drempelwaarde betekent dus een hoger loon.

De reactie van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) bleef niet lang uit. Die betreurt de tendentieuze berichtgeving in de krant. De indruk wordt gewekt dat burgemeesters aan zelfbediening zouden doen. De VVSG twijfelt sterk aan die conclusies. Dit doet me denken aan de discussie die we hier hadden in mei 2015 naar aanleiding van vragen van de dames Pira en Van Volcem over dienstbetoon in ontvoogde gemeenten.

Minister, hoe interpreteert en evalueert u deze studie en de gemaakte conclusies omtrent de relatie tussen het aantal bouwvergunningen en het overschrijden van een drempelwaarde? Zijn er aanwijzingen dat gemeenten lakser omspringen met het toekennen van vergunningen? Dienen deze conclusies verder te worden onderzocht? De mate waarin gemeenten bijkomende inwoners kunnen aantrekken en hiervoor nieuwe woongelegenheden kunnen realiseren, is uiteraard reeds sterk aan regels in de ruimtelijke ordening gebonden. Bent u van mening dat die regels te soepel zijn?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Onze diensten en wijzelf hebben die studie gezien, maar we hebben geen indicatie dat dat zo is. Onze diensten zullen dan ook in gesprek treden met de professoren om na te gaan waar hun conclusie vandaan komt. Gemeentebesturen hebben een grote autonomie voor het verlenen van stedenbouwkundige vergunningen. Uiteraard bestaat de mogelijkheid tot toezicht dat op de juiste manier wordt uitgeoefend. Ik heb niet meteen zicht op die studie en op waar de conclusie vandaan komt. Op het eerste gezicht zeggen onze diensten dat dat bijzonder moet worden genuanceerd, maar ze zullen verder in gesprek gaan.

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Minister, ik verwijs graag naar de heer Ceyssens die in de commissievergadering van mei verwees naar de tijd dat men vergunningen op café op een bierkaartje kreeg. Gelukkig ligt die tijd achter ons. Jammer genoeg is het aantal Vlaamse cafés ook danig gedaald. Zo'n tendentieuze berichtgeving is toch moeilijk te aanvaarden als lokaal bestuurder. Het engagement van de vele burgemeesters en gemeenten bewijst hun inzet op het vlak van ruimtelijke ordening om een degelijk beleid op het terrein te voeren. Ik ben blij dat u die twee professoren zult uitnodigen om na te gaan waar die studie is op gebaseerd.

Mocht men zeggen dat het van de vruchtbaarheid van de gemeenten afhangt, zou ik nog kunnen geloven dat de ene gemeente vruchtbaarder is dan de andere, maar deze berichtgeving vind ik toch zeer tendentieuze. Trouwens, het aantal vergunningen dat men krijgt, is niet alleen afhankelijk van de gemeentebesturen. Ook de provincie kan bepaalde vergunningen verlenen in het kader van beroepsprocedures enzovoort. Het lijkt dan toch kort door de bocht om dergelijke insinuaties te doen en in de pers te brengen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Mijnheer Nevens, ik maak niet meteen een vreugdesprong dat ik bij deze vraag om uitleg zijdelings word betrokken. Voor het verslag wil ik duidelijk stellen dat de opmerking die ik destijds maakte, in een totaal andere context was dan het kader van uw vraag om uitleg. Toen ik uw vraag las, dacht ik dat twee professoren een samenzweringstheorie hadden vastgesteld die begint te tippen aan het gokschandaal in het voetbal of het matchfixen in het

tennis. Je moet het maar klaarkrijgen dat al die aannemers, bouwpromotoren en architecten in heel Vlaanderen nu eens gaan fixeren op de gemeenten die aan de drempel zitten van een hogere rating van de burgemeesters en schepenen. Daar gaan we onze bouwaanvragen doen, zodat die gemeenten kunnen groeien.

Ik heb hier een website over 'spurious correlations'. Die gaat onder meer over correlaties tussen het aantal mensen die verdronken zijn in een zwembad, gecorreleerd met de films van Nicolas Cage. Er is zelfs ooit een correlatie gevonden tussen de kaasconsumptie per hoofd en het aantal mensen die stierven in bed omdat ze gewrongen zaten in de beddenlakens. Een correlatie betekent nog geen causaal verband.

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (sp.a): Die les in statistiek heeft me een beetje geprikkeld. We moeten er ons niet te gemakkelijk van afmaken met enkele grappige citaten of studies van statistiek die helemaal niets met deze aangelegenheid te maken hebben.

De correlatie in dezen is namelijk veel waarschijnlijker dan deze van kaas eten en in lakens gewrongen zitten. Er is een rechtstreeks verband, zowel inzake motive als qua opportuniteit, er is een mogelijkheid om er voordeel uit te halen. Het is dus minstens de moeite om het ernstig te bekijken. Het is immers niet voor niets dat er in Vlaanderen discussies aan de gang zijn over al dan niet gemeentelijke fusies over de manier waarop de gemeentebesturen al dan niet beleid voeren.

Minister, u maakt er zich veel te gemakkelijk van af door te wijzen op een onbestaande correlatie. U mag bewijzen dat ze niet bestaat, maar dat ze zo absurd zou zijn, gelooft u toch zelf niet.

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Ingrid Pira (Groen): Ik was heel verontwaardigd over de tendentieuze titel 'Burgemeesters lokken inwoners voor hoger loon'. Ik zou willen dat die studie wordt nagekeken. Bovendien heb ik een mail gestuurd naar de redacteur van De Standaard. Als het echt gaat over meer loon, kan men beter het cumuleren van mandaten en beroepen voor burgemeesters en schepenen onderzoeken. Groen is alleszins heel kritisch omtrent de praktijken rond bouwvergunningen.

Minister, misschien moet u uw collega Homans daarover aanspreken, want er is heel veel verontwaardiging over omdat de lokale besturen in een slecht daglicht worden gesteld.

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Ik dank de heer Ceyssens voor het A4'tje dat hij me zal bezorgen. Dat is een bewijs dat vandaag iedereen professor kan worden en iedereen studies kan afleveren.

Ik wil toch nog eens aanhalen dat er meer is dan alleen het aantal inwoners in de gemeente als aantrekkingskracht. Er zijn gelukkig veel meer factoren dan alleen het vergunningsbeleid. Er is de werkgelegenheid, de kwaliteit van de leefomgeving, het aanwezige groen en scholen.

Gemeenten kunnen een beetje sturen via ruimtelijke planning. Maar dat besturen lakser zouden omspringen met vergunningen is voor mij larie en apekool.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de beleidsdomeinoverschrijdende samenwerking tussen Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit – 795 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Het beleid rond Ruimtelijke Ordening hangt nauw samen met het beleid rond Mobiliteit. De raakvlakken tussen beide disciplines liggen voor de hand, dat hoef ik hier zelfs niet toe te lichten.

Net omwille van die samenhang – en het gebrek daar soms aan in het verleden – vinden we in het regeerakkoord en in de beide beleidsnota's behartenswaardige zaken rond betere afstemming, beleidsdomein overschrijdende samenwerking en zo meer.

Zowel in de uitwerking van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen, alsmede op het terrein en op dossierniveau, moet die afstemming nog beter en nog zichtbaarder worden. In dat kader valt het me echter op dat net wanneer de beleidsmakers aangeven dat er meer en beter afgestemd moet worden, we op het terrein bij de administraties soms bewegingen vaststellen die in de andere richting lijken te gaan. De administratie Ruimtelijke Ordening is in volle transitie. Er zijn al een aantal hervormingsbewegingen gebeurd, en conform het regeerakkoord moeten er nog een aantal volgen.

Ik vind het dan ook vreemd vast te stellen dat de administratie minder dan vroeger belang lijkt te hechten aan een goede afstemming met mobiliteit.

Al jaren deelden de administraties Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit hun expertise en kennis om lokale besturen optimaal te begeleiden. Ik denk in de eerste plaats aan de regionale mobiliteitscommissies. De RMC is een multidisciplinaire en beleidsdomeinoverschrijdende beoordelingscommissie die verantwoordelijk is voor: de uitvoering van een kwaliteitscontrole op het ontwerp, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan; de uitvoering van een kwaliteitscontrole op projecten, met name op (een geheel van) maatregelen met betrekking tot de ondersteuning van andere strategische plannen, de verbetering van bestaande infrastructuur, de aanleg van nieuwe infrastructuur, de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer, en op andere maatregelen die bijdragen tot duurzame mobiliteit. In deze RMC's was sowieso een vaste plaats voorzien voor een vertegenwoordiger van het departement RWO.

Daarnaast zijn er ook de GBC's, de gemeentelijke begeleidingscommissies. De GBC is verantwoordelijk voor: de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan; de begeleiding van de voorbereiding, de opmaak, de opvolging en de evaluatie van projecten die aansluiten bij het duurzame lokale mobiliteitsbeleid, meer bepaald bij een geheel van maatregelen met betrekking tot de ondersteuning van andere strategische plannen, de verbetering van bestaande infrastructuur, de aanleg van nieuwe infrastructuur, de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer en bij andere maatregelen die bijdragen tot duurzame mobiliteit. Ook in de gemeentelijke begeleidingscommissies werd regelmatig beroep gedaan op de expertise van mensen uit de administratie.

Minister, ik hoor op het terrein dat deze beleidsdomeinoverschrijdende samenwerking niet overal loopt zoals ze bedoeld was. Ik heb dan ook volgende vragen. Hoe loopt de beleidsdomeinoverschrijdende samenwerking met Mobiliteit? Op welke manier zult u ervoor zorgen dat de zinvolle inbreng van uw specialisten RO in andere beleidsdomeinen, en in casu Mobiliteit, bestendigd wordt? Zult u er bij

uw administratie op aandringen om openstaande posities in operationele adviesorganen alsnog in te vullen?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Het gebeurt in het kader van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Daarop is het Agentschap Wegen en Verkeer altijd uitdrukkelijk uitgenodigd.

Uw tweede vraag was hoe dit wordt bestendigd. Mijn diensten hechten heel veel belang aan de afstemming. Er zijn in Vlaanderen 308 steden en gemeenten. Er zijn ook gemeentelijke begeleidingscommissies die de lokale mobiliteitsproblematiek mee opvolgen.

In het kader van het partnerschap met de lokale besturen organiseren onze diensten een specifiek overleg met de lokale besturen, waarop heel wat mobiliteitsvragen aan bod komen, zoals stedenbouwkundige vergunningen voor wegen, fietspaden, trage wegen en dergelijke.

De maximale afstemming vind ik ook beleidsmatig cruciaal. Op projectmatig vlak is het nuttig om mensen samen te brengen en te zoeken naar integratie.

Daarbij gaan we steeds uit van het subsidiariteitsbeginsel. We geven ruimte en zuurstof aan de gemeentelijke autonomie. Steden en gemeenten zijn bovendien goed in staat zelf in te schatten hoe de lokale ruimtelijke ordening er moet uitzien.

Om de complexe projecten, omgevingsvergunning en de geïntegreerde plan-MER in de ruimtelijke uitvoeringsplannen te gieten, zetten we heel sterk in op de geïntegreerde processen. Met andere woorden, we zijn het ermee eens en er wordt goed op afgestemd. Ook het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zal 'samensporen' met het mobiliteitsplan Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik stel vast dat de hand wordt uitgestoken naar de lokale besturen om een beroep te doen op Vlaamse expertise qua ruimtelijke ordening en mobiliteitsdossiers.

We moeten wel goed monitoren en opvolgen, want de beste leerlingen van de klas komen vaak nog advies vragen. We moeten vermijden dat voor wie niet zelf het initiatief neemt de input vanuit Vlaanderen enigszins aan de kant wordt geschoven. De GBC's en de RMC's zijn daar goede instrumenten voor. Er is immers niets mis mee om zo efficiënt mogelijk te werken. Ik ben geen vragende partij om zoveel mogelijk ambtenaren te laten deelnemen aan een overleg, maar het is noodzakelijk dat het dossier goed wordt opgevolgd en maximaal rekening wordt gehouden met concrete lokale projecten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Francesco Vanderjeugd aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de sluiting van de viskwekerij in Linkebeek – 691 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: De heer Vanderjeugd heeft het woord.

Francesco Vanderjeugd (Open Vld): Einde 2014 besliste het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) het beheer van de viskwekerij in Linkebeek

stop te zetten tegen einde 2016. Vanuit de provinciale visserijcommissies rijst hiertegen verzet. Er worden diverse redenen aangehaald om af te zien van de voorgenomen sluiting. Zo ligt de focus van de viskwekerijen op de kweek van zeldzame vissoorten die niet in het commerciële circuit verkrijgbaar zijn. Daarnaast worden soorten, zoals snoek, gekweekt die bij de regelgeving voor de openbare visserij beschermd worden en een belangrijke meerwaarde hebben voor de hengelsport op openbaar water.

Door te werken met eigen kwekerijen in Linkebeek, Rijkevorsel en Bocholt behoudt de overheid zelf de controle over de genetische lijnen en wordt ook de kans op verspreiding van visziekten aanzienlijk verkleind. Het herstel van de visbestanden geeft op zijn beurt een belangrijke impuls aan de hengelsport, maar vormt evengoed een stimulans voor de waterbeheerders om maatregelen inzake de verbetering van structuur- en waterkwaliteit door te voeren.

Vanuit de provinciale visserijcommissies wordt gevreesd dat de stopzetting van de kwekerij in Linkebeek einde 2016 ertoe zal leiden dat de lopende kweek- en herstelprogramma's zouden stilvallen. Belangrijk om weten is dat de provinciale visserijcommissies niet alleen pleiten voor het herzien van de beslissing om de kwekerij in Linkebeek te sluiten, maar ook een alternatieve financiering voorstellen, meer bepaald door jaarlijks in de begroting van het Visserijfonds in een budget te voorzien zodat de viskwekerij in Linkebeek operationeel kan blijven. De gemiddelde operationele kost wordt berekend op 175.000 euro.

Minister, is de beslissing om de viskwekerij in Linkebeek einde 2016 te sluiten definitief of kan nog rekening worden gehouden met de argumenten van de provinciale visserijcommissies? Welke gevolgen heeft de sluiting einde 2016 voor de lopende kweek- en herstelprogramma's? Dreigt de sluiting van de viskwekerij in Linkebeek een negatieve impuls te geven aan de hengelsport? Werd of wordt onderzocht of de uitbesteding van de viskwekerij in Linkebeek door de privésector een haalbare kaart is? Hoe staat u tegenover de suggestie van de provinciale visserijcommissies om in de begroting van het Visserijfonds jaarlijks in een budget te voorzien zodat de viskwekerij van Linkebeek operationeel kan blijven na 2016?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Het regeerakkoord stelt uitdrukkelijk dat we werken aan een slanke overheid die betere resultaten levert met minder maar meer doelgericht ingezette middelen en dat in elk beleidsdomein moet worden onderzocht hoe een kerntakenplan kan worden opgemaakt dat aangeeft welke activiteiten van de departementen en agentschappen meer of minder essentieel zijn om de beleidsdoelstellingen te bereiken.

Dat is ook gebeurd bij het INBO. Dat instituut heeft zelf een oplistijng gemaakt van taken en een afbakening van de kerntaken die ze willen realiseren.

Zo zijn er 21 productieprocessen afgebakend. Drie daarvan moesten worden versterkt, namelijk de advisering ten behoeve van wettelijk vastgestelde opdrachten, Natura 2000 en dienstverlening naar overheden en middenveld. Twee processen moeten nieuw worden ingevoerd: de programmatische aanpak stikstof, PAS, en de passende beoordeling, en drie processen zijn vatbaar voor afbouw, namelijk de viskweekprogramma's, de veredeling van boomsoorten en het strategisch wetenschappelijk onderzoek, dus het niet-beleidsgericht wetenschappelijk onderzoek. Dus de viskwekerij te Linkebeek waarnaar u verwijst werd dus door het INBO zelf aangegeven als zijnde af te bouwen.

Ondertussen wordt ook nagegaan of er een mogelijkheid is dat een professionele exploitant die site in concessie zou nemen om ze voort te zetten. De sluiting van de viskwekerij zal geen gevolgen hebben voor de hengelsport. In de viskwekerij lopen de

kweek- en herintroductieprogramma's betreffende vissoorten die niet interessant zijn voor de hengelaar. De voor de hengelsport interessante soorten worden jaarlijks in overleg met de provinciale visserijcommissie aangekocht bij professionele viskwekers.

Het voorstel van de provinciale visserijcommissie om de kosten die verbonden zijn aan de visteelt voor rekening te nemen van het visserijfonds dat gestijfd wordt door de verkoop van visserij Verhoeven, wordt onderzocht. Het is aan het centraal comité voor de visserij om aan te geven welke consequenties dat heeft. In totaal bedragen de jaarlijkse inkomsten 1,2 miljoen euro. Als andere keuzes gemaakt worden, wordt het budget op een andere manier verdeeld. Het is een afweging tussen de inzet en de verdeling van middelen, maar dat wordt op dit ogenblik verder nagegaan. Er worden ook heel veel individuele andere programma's gefinancierd, zoals herbebotingsplannen, watergebonden visserijprojecten, informatie-initiatieven en wetenschappelijk visserijonderzoek. Het klopt dat het INBO zelf die keuze op die manier heeft voorgelegd om het proces af te bouwen.

De voorzitter: De heer Vanderjeugd heeft het woord.

Francesco Vanderjeugd (Open Vld): Als ik het goed begrepen heb, wordt nagegaan om de privévisite verder te onderzoeken, maar de keuze om ze te sluiten, blijft dus definitief, ondanks het feit dat de suggestie van de provinciale commissie nog wordt bekeken. Het is niet zo dat ze gekoppeld worden wanneer het gunstig is, en dat ze eventueel toch nog open blijft. Ik vind het in ieder geval een goed gegeven dat verder wordt nagegaan om eventueel via private kanalen de voortzetting te kunnen garanderen.

Ik zou graag nog wat meer duidelijkheid krijgen over de suggestie, en als dat positief zou zijn, of het eventueel de sluiting zou kunnen tegengaan.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Ik zal die informatie over het zoeken naar een professionele exploitant bij het INBO opvragen. Ik zal ook vragen wat de voorstellen zijn om het vanuit het visserijfonds te financieren. Op dit ogenblik heb ik daar zelf niet meer informatie over.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Rob Beenders aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de communicatie inzake de waterfactuur
– 800 (2015-2016)**

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: De heer Beenders heeft het woord.

Rob Beenders (sp.a): Sinds 1 januari gelden nieuwe regels voor de berekening van de drinkwaterfactuur. Zoals het elk jaar hoort en zoals het bijna elke maand gebeurt, worden de wijzigingen van de eerste dag van de daaropvolgende maand altijd gecommuniceerd via kranten, en ook de waterfactuur kon daarin eind december niet ontbreken.

Toch bleek de info die gecommuniceerd werd niet altijd even correct, waardoor heel wat mensen niet duidelijk weten wat nu juist de wijzigingen zijn. Zo stond in een krant dat vanaf nu iedereen evenveel zou betalen voor water.

Ondertussen is de simulator van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) al volop gecommuniceerd en wordt hij veel gebruikt. Een goede communicatiecampagne

van de drinkwatermaatschappijen is echt wel nodig, zodat de Vlamingen weten wat verandert en hoe ze ervoor kunnen zorgen dat hun waterfactuur niet te exponentieel zal stijgen.

Minister, welke acties zult uzelf of zullen de drinkwatermaatschappijen ondernemen om op korte termijn de Vlamingen duidelijk en correct te informeren over de nieuwe berekening van hun drinkwaterfactuur?

In het najaar van 2015 hebben de drinkwatermaatschappijen samen overlegd om u voor te stellen een implementatiekost te bepalen die gehanteerd zou worden om de communicatie en de IT-aanpassingen en alles wat nodig was om het nieuwe decreet uit te voeren, te plafonneren op een percentage van 2,25 procent van de drinkwateromzet. De drinkwatermaatschappijen hebben u voorgesteld dit verhoudingsgewijs door te rekenen in de factuur aan de residentiële en niet-residentiële klanten. Welk antwoord hebt u gegeven aan de drinkwatermaatschappijen? Over welke grootteorde van kosten gaat het?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Er zijn twee soorten communicatie. De eerste communicatie komt van de overheid zelf, namelijk de Vlaamse Milieumaatschappij en Aquaflanders. Het gaat daarbij om informatie over de tariefstructuur van de waterfactuur. Die informatie wordt uiteraard gegeven op de website van de Vlaamse Milieumaatschappij, die de nieuwe structuur toelicht. Die informatie wordt dagelijks bijgewerkt. Als er bijvoorbeeld nieuwe beslissingen worden genomen over gemeentelijke saneringstarieven, moet de informatie telkens worden aangepast, ze zijn daar dus constant mee bezig. Er is ook een online berekeningstool die u zeer goed kent: bereken je waterfactuur. Met deze tool kunnen de gezinnen hun waterfactuur berekenen om te zien wat het effect is. Die tool is al 20.000 keer gebruikt.

Daarnaast heeft ook Aquaflanders een spot gemaakt, die ook op een eenvoudige, duidelijke en toegankelijke manier de structuur toelicht. Die spot is eind december gelanceerd en staat ook op de website van watermaatschappijen.

De drinkwatermaatschappijen hebben elk hun eigen communicatie. De manier waarop zij communiceren, kan verschillen. Sommige doen het samen met de factuur, andere doen het op een andere manier, maar de boodschap is natuurlijk hetzelfde. Het algemeen waterverkoopreglement is verplicht voor alle drinkwatermaatschappijen en roept op tot een duidelijke en volledige communicatie zodat de abonnee goed weet wat in rekening wordt gebracht en het ook kan narekenen.

Het tweede luik van uw vraag heeft betrekking op de omzetting van de tarieven van de drinkwatercomponent. De drinkwatermaatschappij moet dit doen op een budgetneutrale manier. Er werden dus geen extra kosten, zoals de implementatie van de nieuwe structuur, in rekening gebracht. Voor de saneringscomponenten ontvangen de watermaatschappijen een inningspercentage. In het inningspercentage 2015 wordt bepaald om een stuk van de kosten voor de implementatie van de nieuwe tariefstructuur erin te verrekenen.

De voorzitter: De heer Beenders heeft het woord.

Rob Beenders (sp.a): Minister, in het debat van vorig jaar bleef één vraag toch een beetje onbeantwoord. De sector heeft u gevraagd of hij eenmalig 2,25 procent van de drinkwateromzet als bedrag mag gebruiken om de implementatiekosten te betalen. Ik heb in de notulen van vergaderingen van drinkwatermaatschappijen gezien dat dit effectief werd beslist. Zo zou Farys 2,7 miljoen euro in de factuur bijrekenen om die implementatiekost te verzekeren. Eén vierde zou bij de niet-huishoudelijke klanten worden verhaald en drie vierde bij de huishoudelijke klanten. Ik vind daarover niet meer informatie. Als u dat moet opzoeken, mij

goed. Maar dat blijft onduidelijk. Is er effectief een afspraak over de drinkwatermaatschappijen heen, met uw goedkeuring, om 2,25 procent van de drinkwateromzet te gebruiken om de implementatiekost te financieren? Mag die ook worden doorgerekend aan de klant?

Die simulator is inderdaad zeer goed. Twintigduizend mensen bezochten hem al, dat is schitterend. Hopelijk groeit dat aantal nog aan. Maar het is een beetje misleidend. Twee kosten worden in de eindberekening niet meegerekend: de btw en de vennootschapsbelasting. Als je de factuur van 2015 naast de simulator legt, geeft dat een vertekend beeld. Het eindbedrag op de VMM-site is exclusief die twee componenten, maar in de factuur die de gezinnen krijgen, zit de btw er wel al bij. Misschien is het niet slecht om die simulator aan te passen en er ook die twee componenten bij te tellen, zodat de mensen het eindbedrag van hun factuur van vorig jaar kunnen vergelijken met het bedrag dat op de simulator staat. Er moet correct worden gecommuniceerd. De VMM moet alle kosten die op de factuur worden doorgerekend, integraal tonen op de simulator. Anders wordt er een bedrag getoond dat achteraf verrassingen kan geven. Dat willen wij absoluut niet.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): Minister, bij de vorige bespreking van dit thema gaf ik de insteek om de zaak te onderzoeken in het licht van co-ouderschap. U zei toen dat u dat zou onderzoeken en dat u eraan dacht om dit open te trekken naar diverse facturen. Ik maak nu van de gelegenheid gebruik om te vragen naar de stand van zaken.

De voorzitter: Mevrouw Taeldeman heeft het woord.

Valerie Taeldeman (CD&V): Voorzitter, ik verneem hier nu ook voor het eerst dat er al twintigduizend mensen een beroep hebben gedaan op de simulator van de VMM. Er zijn in Vlaanderen tien drinkwatermaatschappijen die waarschijnlijk binnenkort een eerste factuur zullen versturen naar de particulieren. Zou het geen goed idee zijn om bij die eerste nieuwe drinkwaterfactuur nog eens kort en in een heldere taal duidelijk te maken hoe die structuur nu exact in elkaar zit en wie recht heeft op wat? Zo zouden heel veel gezinnen daarvan in kennis kunnen worden gesteld.

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Minister, ik had altijd begrepen dat u zei dat het variabele deel, de kost van de winning, varieert naargelang van de behandeling van het drinkwater. Er is dus een vast deel en een variabel deel. Dat zal niet in elke provincie dezelfde prijs zijn, maar het zal wel budgetneutraal zijn. En ze mogen binnen bepaalde marges verschillen van prijs.

Minister, ik ben ook verheugd dat u werk hebt gemaakt van het putwater. Ik zie dat de website van de VMM ook verwijst naar het gebruik van putwater. Men doet er nu een aantal suggesties in verband met controles en het gebruik van putwater. U zei dat u er werk van zou maken. Bedankt voor dat initiatief.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mijnheer Beenders, ik zal uw opmerking over de rekenmodule op de website van de VMM doorgeven aan de VMM. Ik denk wel dat het bij de simulator uitdrukkelijk wordt aangegeven dat dat erbij komt, maar ik zal eens bekijken of dat nog helderder kan. Hetzelfde geldt voor de vennootschapsbelasting.

U vraagt ook naar het doorrekenen van extra kosten voor het aanpassen van die nieuwe waterstructuur. Ik heb de vorige keer in deze commissie gezegd dat ik

dat een nogal opmerkelijke vraag vond. Men stelde de vraag over het feit dat men de nogal riante kosten voor het zagezegde aanpassen van de informatica voor de doorrekening wou doorschuiven naar de factuur. Men heeft mij ondertussen formeel die vraag gesteld. Ik heb daarop geantwoord dat ik het daar niet mee eens ben. Dat kan dus niet worden doorgeschoven naar de factuur. Wanneer een drinkwatermaatschappij dat uit reguliere inkomsten binnen budgetneutraliteit wel wil verrekenen, dan is dat haar zaak. Maar wij hebben dat niet aanvaard of beslist. Wij zijn daarmee niet akkoord gegaan.

Mevrouw De Vroe, over het co-ouderschap hebben wij een rondvraag gedaan. Wij hebben dat bekeken. Het klopt dat dit enkel in Brussel op die manier wordt toegepast. Wij hebben nog eens onder de aandacht van de drinkwatermaatschappijen gebracht dat zij daar regelingen kunnen treffen.

Dat is de stand van zaken. Dat wordt zeker verder bekeken bij de evaluatie die we zullen doen nadat het even in werking is. Op dit moment is er niet een systeem dat heel goed werkt. Wij hebben de best practices nog eens onder de aandacht gebracht.

Mevrouw Taeldeman, bij de eerste factuur die wordt verstuurd, zit er een uitleg over de nieuwe structuur.

Mijnheer Nevens, wij bekijken niet alleen het drinkwater dat uit de kraan komt. Wij doen ook een bewustmaking met betrekking tot het putwater. Er is een volledig actieplan om de mensen ervan bewust te maken dat er mogelijk gezondheidsrisico's aan verbonden zijn.

De voorzitter: De heer Beenders heeft het woord.

Rob Beenders (sp.a): Minister, ik zal u de documenten overmaken over de beslissing van die vergadering. U hebt gelijk: 2,7 miljoen euro doorrekenen aan de gezinnen om een IT-programma te veranderen, is wel wat absurd. Ik hoop dat de sector toch geen doorrekening doet, ondanks uw weigering.

Mijn fractie kijkt ook heel erg uit naar de vorige week aangekondigde evaluatie van de drinkwaterfactuur. Wij willen daaraan heel constructief meewerken, om ervoor te zorgen dat vooral de laagverbruikers, die in 2016 meer zullen betalen, dat in de toekomst niet meer moeten doen.

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 rating van natuurgebieden – 836 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Op de website van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) krijgt de bezoeker een handig overzicht van de natuurgebieden in Vlaanderen. Naast algemene gebiedsinformatie kunnen bezoekers er ook hun mening over verschillende natuurgebieden geven. Net zoals bij commerciële websites zoals bijvoorbeeld TripAdvisor kunnen bezoekers de natuurgebieden een rating meegeven en dit in verschillende categorieën: kindvriendelijkheid, infrastructuur, sporten, uitzonderlijke natuur en wandelen. Bezoekers kunnen er ook tips en feedback geven of foto's uploaden om zo een impressie te geven van het desbetreffende gebied.

Ik vind dit een positief initiatief dat de betrokkenheid van de burgers kan verhogen en een stimulerend effect kan hebben voor zowel potentiële bezoekers als

voor de natuurgebieden zelf. Ik denk dat ik er niemand van moet overtuigen dat dit de natuur dichterbij de mensen brengt en dat men met een dergelijke rating de natuurbeleving verhoogt.

Minister, in welke mate zullen de beoordelingen van de bezoekers gebruikt worden om het beleid voor de volgende jaren vast te leggen? Welke waarde hebben ze in dezen – als ze voor u al een waarde zouden hebben?

Welke gevolgen zijn er voor gebieden die een betere score krijgen van de bezoekers? Zijn er gevolgen voor gebieden die minder goed scoren of die slechte scores krijgen? Zal de rating in de toekomst meespelen in het toekennen van overheidsinvesteringen aan die gebieden?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Het is inderdaad een soort TripAdvisor voor de Vlaamse natuurgebieden die op de website van ANB staat. Men kan daar een soort waardering uitspreken. Dat heeft geen effect op het beleid. Het gaat onder meer over kindvriendelijkheid, de speelzone, plaats om te picknicken, interessant voor mountainbikers, afgesloten zones enzovoort.

Suggesties over kapotte infrastructuur of zaken die niet goed lopen, worden wel opgepikt en doorgegeven aan de diensten die dat dan in orde maken. Het is een soort bezoekerstevredenheid waar de diensten uit leren. We vinden het belangrijk om te weten wat bezoekers vinden van onze natuurgebieden. Het ANB volgt dat op, maar het heeft geen invloed op het beleid.

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Ik vind het logisch, minister. Dit is een particulier initiatief, het is zoals men een camping een beoordeling of een aantal sterren kan geven in binnen- of buitenland. Ik ben blij dat dit geen invloed heeft op de geplande investeringen. Ik hoop dat men het instrument nuttig gaat gebruiken. Tips kunnen nuttig zijn, als bezoekers bijvoorbeeld een sluikstort melden of een defecte omheining. Het ANB kan hiermee nog beter omgaan met de natuurgebieden en de zorg ervoor zodat de beleving voor de bezoekers nog beter kan zijn. Misschien kan de aantrekkingskracht nog groter worden om naar bepaalde natuurgebieden af te zakken met de kinderen of het gezin om daar een leuke tijd door te brengen.

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 het multifunctioneel gebruik van gebouwen – 837 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: De heer Ronse heeft het woord.

Axel Ronse (N-VA): Minister, dit is een eerder technische vraag over een niet onbelangrijke thematiek die verband houdt met een aantal actuele dossiers. Ge-deeld ruimtegebruik en diverse functies in één gebouw, dat moeten we absoluut stimuleren. Het is een nieuwe trend, ook door het gebrek aan ruimte. In heel wat ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) wordt verweving en multifunctioneel gebruik ondersteund.

In de praktijk is het echter niet zo eenvoudig. In een vergunningsaanvraag voor een nieuwbouw, uitbreiding of verbouwing van een gebouw moet men aangeven

voor welke functies het gebouw hoofdzakelijk zal worden gebruikt. De Vlaamse Regering heeft eind vorig jaar die functies uitgebreid van zes naar tien: wonen, verblijfsrecreatie, dagrecreatie met inbegrip van sport, tot militaire functies.

Voor gebouwen waarin meerdere functies naast elkaar mogelijk zijn, lijkt er mij geen enkel probleem. Op de vergunningsaanvraag wordt duidelijk aangegeven welke ruimtes voor welke functie worden gebruikt, bijvoorbeeld een complex met winkels en bovengelegen appartementen. Als men achteraf een winkel of appartement wil wijzigen naar winkel of appartement vraagt men een vergunning aan en is de kous af. Voor het tijdelijke of occasioneel gebruik van gebouwen is er ook geen probleem: hier geldt een vrijstelling van vergunning, onder bepaalde voorwaarden.

Ik denk dat er echter een lacune of minstens onduidelijkheid bestaat over multifunctionele gebouwen, gebouwen die specifiek ontworpen worden zodat ze gebruikt kunnen worden voor verschillende functies, afwisselend in de tijd. In het uitvoeringsbesluit over vergunningsplichtige functiewijzigingen wordt hier niet over gesproken.

Minister, op welke manier moet men omgaan met de aanvraag en de beoordeling van bouwprojecten voor multifunctionele ruimtes waar verschillende categorieën afwisselend in de tijd kunnen plaatsvinden, zoals recreatie, cultuur, sport of evenementen, zeker als een RUP beperkingen oplegt aan een van die functies?

Gebouwen kunnen gebruikt worden voor verschillende functies, waarbij bepaalde delen gemeenschappelijk zijn voor beide functies. Ik denk aan circulatieruimtes en sanitair. Onder welke functie moet men deze ruimtes catalogeren bij de beoordeling van de aanvraag? Dat kan relevant zijn als een RUP beperkingen oplegt voor specifieke functies.

Onder welke functiecategorie vallen culturele evenementen, zoals een private concertzaal of een bioscoop? Hoe zit het met socio-culturele inrichtingen zoals een wijkhuis dat gebruikt wordt voor allerlei activiteiten? Moeten we dit onder 'dagrecreatie' onderbrengen?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mijnheer Ronse, misschien is uw vraag ingegeven door een heel particulier en specifiek probleem. Zoals uw vraag geformuleerd is, kan ik niet veel zeggen. U hebt het over "de aanvraag en de beoordeling van bouwprojecten voor multifunctionele ruimtes waar verschillende categorieën afwisselend in de tijd kunnen plaatsvinden, zoals recreatie, cultuur, sport of evenementen". Dat zijn geen verschillende categorieën, ze vallen allemaal onder dagrecreatie met inbegrip van sport.

Ik kan daar moeilijk op doorgaan omdat ik uw vraag moeilijk kan inschatten. De vergunningverlenende overheid zal die aanvraag beoordelen in haar geheel.

Zoals u weet, staat in het vrijstellingenbesluit dat voor een tijdelijke gebruikswijziging van een bestaand en hoofdzakelijk vergund of vergund geacht gebouw geen vergunning nodig is voor een tijdelijke verandering van maximum negentig dagen. Het is aan de aanvrager om aan te geven onder welke hoofdfunctie gemeenschappelijke delen vallen en aan de vergunningverlenende overheid om dat geval per geval te beoordelen.

Dagrecreatie gaat om gebouwen met een recreatieve functie zonder dat er overnacht wordt: sporthal, bowlinghal, gebouw voor paintball, kantine of een kleedruimte voor een voetbalploeg. Niet alle functies zijn eenduidig en onder één hoofdfunctie onder te brengen. Gebouwen met een sportfunctie of culturele centra horen thuis in gemeenschapsvoorzieningen of openbare nutsgebouwen, daar moet geval per geval over worden geoordeeld.

Als u duidelijk a en b zegt, kunnen wij u misschien een beter antwoord geven.

De voorzitter: De heer Ronse heeft het woord.

Axel Ronse (N-VA): Ik heb me misschien wat onduidelijk uitgedrukt. Stel dat er in een RUP een beperking staat op de totale oppervlakte voor recreatie en voor kantoorruimte of horeca of zo. Stel dat de aanvraag wordt ingediend voor multifunctioneel gebouw, hoe wordt dan omgegaan met de diverse functies? Wordt één functie vastgelegd of zijn ze allebei mogelijk? Zal dat evenredig worden gerekend?

Ik wil vermijden dat men in het geval van RUP's met beperkingen achterpoortjes vindt via het multifunctionele gebruik om zo de beperkingen te omzeilen.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Het is heel simpel. Het is aan de bouwaanvrager of initiatiefnemer om een dossier in te dienen en daarin de hoofdfunctie te motiveren. Het zal aan de vergunningverlener zijn om na te gaan of die hoofdfunctie effectief in het plan voorkomt en overeenstemt met het RUP. Zo moet het lopen.

De voorzitter: De heer Ronse heeft het woord.

Axel Ronse (N-VA): Dat is duidelijk.

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 vorming van een omgevingsdepartement
– 838 (2015-2016)**

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: De heer Ronse heeft het woord.

Axel Ronse (N-VA): Minister, dit is opnieuw een ietwat technische vraag. Vorige week werd het ontwerp van decreet voor de transitie van het agentschap Inspectie Ruimtelijke Ordening en de inkanteling in het departement Leefmilieu goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Dat dossier komt onze richting uit. Ik wil hier absoluut niet vooruitlopen op de bespreking van dit ontwerp van decreet, maar ik wil het wel hebben over de transitie naar een omgevingsdepartement. Er komt niet alleen een unieke procedure voor de omgevingsvergunning vanaf eind 2016, het regeerakkoord voorziet ook in de samenvoeging van de huidige administraties tot een omgevingsdepartement.

Minister, tijdens de bespreking van mijn eerdere vraag om uitleg hierover in de commissievergadering van september 2015 zei u dat de transitie van de inspectiediensten Ruimtelijke Ordening als een eerste stap moet worden gezien in de vorming van dit unieke omgevingsdepartement. Ik heb genoteerd dat u de opdracht hebt gegeven aan de leidend ambtenaren van beide departementen en aan de voorzitter van het managementcomité Leefmilieu om die transitie voor te bereiden en met concrete voorstellen te komen in het najaar van 2015.

Minister, wat is de stand van zaken van de vorming van een uniek omgevingsdepartement? Welke concrete voorstellen hebben de leidend ambtenaren aan uw kabinet gedaan? Hoe zult u de omvorming van de departementen Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) en Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO) naar dit unieke omgevingsdepartement concreet realiseren? Welke termijn en vervolgstappen worden hiervoor gepland? Bent u van mening dat er binnen de administraties een voldoende ruim draagvlak bestaat voor deze transitie?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Dit is al enkele keren besproken op de omgevingsbeleidsraad. De opdracht is op 3 juli 2015 gegeven. Er is in de omgevingsbeleidsraad beslist dat de betrokken leidend ambtenaren een voorstel zouden formuleren voor die synergie. Ze hebben er een startconferentie voor georganiseerd op 6 oktober en een vervolgbijeenkomst op 27 oktober. De secretarissen van de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening (SARO) en de Minaraad hebben eraan deelgenomen. Het resultaat was dat er een conceptnota is richting omgevingsdoel. Er zijn eigenlijk twee conceptnota's: een van de twee secretarissen-generaal en dan een die uit die conferenties kwam. Op basis van de concepten en besprekingen op de omgevingsbeleidsraad van 14 december is een visie uitgewerkt op de invulling van het toekomstige omgevingsdepartement. Dat zal binnenkort samen worden besproken en definitief resulteren in een politieke besluitvorming. We werken dat dan verder uit in 2016, en in 2017 moet het worden uitgerold.

De regelgeving die moet worden gewijzigd, is geïnventariseerd. Op dit moment is er al een versterkte samenwerking in bepaalde gevallen. De inkanteling van het agentschap Inspectie RWO in het departement LNE bijvoorbeeld is in voorbereiding. Het ontwerp van decreet is op 15 januari definitief goedgekeurd. De uitvoeringsbesluiten zijn op 17 juli 2015 principieel goedgekeurd, maar kunnen pas aan de Raad van State worden voorgelegd na goedkeuring van het decreet door het Vlaams Parlement. Dat zit dus in die fase.

De invulling van de transitie moet nog verder vorm krijgen. Wat het draagvlak betreft, ben ik ervan overtuigd dat de waarden waar de Vlaamse overheid naar streeft – openheid, vertrouwen, daadkracht en wendbaarheid – ook hier zullen worden onderschreven. Bij de vele medewerkers is het samen streven naar een wendbare, open organisatie die daadkrachtig is, een absolute bekommernis. We zullen uiteraard veel overleg plegen. Dat hebben we tot nu toe al vaak gedaan. In de komende weken en maanden zullen we dat verder doen. Bij de uitrol naar een transitie vanaf 2017 zal in een vroeg stadium worden ingezet op een veranderingsmanagement, want dat zal cruciaal zijn.

De voorzitter: De heer Ronse heeft het woord.

Axel Ronse (N-VA): Minister, ik ben blij dat u het tempo op dat vlak goed hoog houdt. Ik ben ook blij te horen dat er een draagvlak is bij de beide administraties, zowel aan de kop als in het grotere geheel. In elk geval worden de nodige stappen gezet.

We hebben de omgevingsvergunning, de integratie van het plan-MER en de RUP-procedure, de samenvoeging van de inspectiediensten en als kers op de taart begin 2017 de transitie naar een omgevingsdepartement. Ik ben blij dat dit op het goede spoor zit.

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 bijkomende criteria met betrekking tot dierenwelzijn in het Milieuvergunningsdecreet – 839 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: De heer Ronse heeft het woord.

Axel Ronse (N-VA): In de vorige vergadering van de commissie Dierenwelzijn is dit al aan bod gekomen. Het decreet Algemeen Milieubeleid focust op een betere

bescherming en verbetering van het natuurlijk milieu. Bij milieuvergunningen en milieueffectenrapportage beperkt men zich steeds tot een beoordeling van de effecten op mens en milieu. Nu Vlaanderen bevoegd is voor dierenwelzijn, lijkt het mij te overwegen om deze aspecten ook mee te nemen als beoordelingscriterium bij milieuvergunningsaanvragen voor nieuwe of uitbreidingen van exploitaties met als hoofdactiviteit het houden, kweken of verwerken van levende dieren. Ik denk aan de recente aanvraag tot uitbreiding van een nertsenkwekerij in Harelbeke, waar in het kader van het openbaar onderzoek effecten op omgeving, mens en milieu werden gesteld, maar waar het welzijn van de dieren in kwestie, die het voorwerp van de exploitatie vormen, niet in een openbaar onderzoek wordt opgenomen.

Ik merkte vorige week in de commissie Dierenwelzijn naar aanleiding van mijn vraag aan minister Weyts toch enige consensus bij collega's van verschillende fracties op dit punt. De voorbije weken is er al heel wat te doen geweest over de problematiek van dierenwelzijn in relatie tot milieuvergunningen. Een volledige integratie van de regelgeving rond dierenwelzijn en het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (VLAREM) moet er uiteraard niet zijn.

Aan de andere kant moeten we misschien wel eens nadenken of het niet nuttig of wenselijk kan zijn om een dierenwelzijnstoets mee te nemen in de afweging over de milieuvergunning voor exploitaties met als hoofdactiviteit het kweken of verwerken van levende dieren.

Minister, hoe kan men vandaag rekening houden met aspecten van dierenwelzijn bij de beoordeling van een milieuvergunningsaanvraag of een milieueffectenrapport voor exploitaties met als hoofdactiviteit het houden, kweken of verwerken van levende dieren? Wordt het aspect dierenwelzijn in de besprekingen op de provinciale en gewestelijke milieuvergunningscommissies meegenomen? Bent u van mening dat we hier een uitbreiding kunnen doen en het aspect dierenwelzijn mee in de beoordeling opnemen voor exploitaties met als hoofdactiviteit het houden, kweken of verwerken van levende dieren? Bent u bereid om dat samen met minister Weyts in overweging te nemen?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mijnheer Ronse, u hebt zelf al een deel van het antwoord gegeven. Dierenwelzijn is geen beoordelingsgrond in het kader van de milieuvergunning. Minister Weyts heeft trouwens hetzelfde geantwoord op uw vraag. Dat is niet evident, want de Raad van State heeft een duidelijke uitspraak gedaan en het standpunt ingenomen dat aspecten van dierenwelzijn in geen geval aanvaardbare motieven vormen om een milieuvergunningsaanvraag te weigeren. De milieuvergunning handelt niet over de wijze waarop dieren moeten worden behandeld of gehuisvest, ook niet over het welzijn, maar is gericht op hinderlijke effecten voor de mens en de impact op de omgeving. Het opnemen van een soort dierenwelzijnstoets in de beoordeling is dus niet mogelijk.

Uiteraard werken we in de Vlaamse Regering goed samen en is er op dat vlak geen enkel probleem. Er is een andere finaliteit die in deze zaak niet doorwerkt.

Axel Ronse (N-VA): We kunnen daar iets voluntaristischer in zijn, zeker als het gaat over exploitaties waar de hoofdactiviteit het kweken of verwerken van levende dieren is. Misschien kunnen we bijvoorbeeld het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) wijzigen in die zin dat naast bescherming van mens en milieu ook het welzijn van alle diersoorten als doel wordt opgenomen. We zouden de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) kunnen aanvullen en aangeven dat men bij bouwvergunningen ook rekening moet houden met ethische gevolgen. Nu staat er: "Er wordt rekening gehouden met ruimtelijke draagkracht, gevolgen voor leefmilieu en culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen."

Ook gelet op het feit dat er nu een omgevingsvergunning komt, zou het een kans en een opportuniteit kunnen zijn om onze beschavingsgraad op Vlaams niveau opnieuw op te krikken.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gwenny De Vroe (Open Vld): Minister, ik ben het met u eens dat we een dierenwelzijnstoets niet moeten koppelen aan het al dan niet afleveren van de vergunning. Op het moment dat de vraag in de vorige commissie door collega Ronse werd gesteld, was ik wellicht even afwezig.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Collega Ronse, ik ben het grondig met u oneens. Ik was niet in de commissie Dierenwelzijn aanwezig, maar volgens mij ging het over proefdieren. Er was een consensus over het feit dat de dierenwelzijnsregelgeving niet volledig in VLAREM moet worden geïntegreerd.

Ik verwijs toch nog naar het regeerakkoord, waarin staat dat het vereenvoudigen en versnellen van procedures en instrumenten een speerpunt blijft binnen het omgevings- en ruimtelijke orderingsbeleid.

Ook hier hanteren we het principe van een level playing field door Europese richtlijnen correct om te zetten. In een motie van de meerderheid op de beleidsbrief wordt de Vlaamse Regering gevraagd zich inzake regelgeving rond het dierenwelzijn voor nutsdieren te aligneren op de Europese wetgeving om een level playing field te garanderen.

Hierover is er een duidelijke consensus, maar ik verwijs toch nog naar uw eigen minister, die wel degelijk het onderscheid wil behouden. Ik citeer: "Het gaat om twee onderscheiden regelgevingen en dat is ook goed. Mocht er een koppeling zijn met de milieuvergunning, dan geef ik carte blanche voor dierenproeven. De huidige werkmethode houdt wel degelijk steek. Het is heel belangrijk om die regelgeving gescheiden te houden, zodat we nog altijd vanuit specifieke dierenwelzijnsoverwegingen kunnen beoordelen of dierenproeven kunnen doorgaan of niet, case by case."

In de beleidsnota staat dat de minister omwille van specifieke dierenwelzijnsredenen een verbod zal opleggen op de uitbreiding van bestaande nertshouderijen en nieuwe nertshouderijen.

Ik citeer uit de beleidsbrief Dierenwelzijn: "Er werd een protocol afgesloten met het Federaal Agentschap voor de Voedselveiligheid (FAVV) waarbij de inspecteurs van het FAVV tijdens hun controles in het kader van diergezondheid en voedselveiligheid op landbouwbedrijven en in slachthuizen door middel van gestandaardiseerde checklists ook nagaat of er dierenwelzijnsproblemen aanwezig zijn. Wanneer ze problemen opmerken, melden zij dit aan de Inspectiedienst Dierenwelzijn die instaat voor de verdere opvolging." Dat is een praktijk die reeds ingezet werd voor de regionalisering. Ik heb het nagekeken: in het jaar 2014 ging dat over 7000 controles.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Ik was dus wel in de commissie Dierenwelzijn. Het is toch een selectieve lezing van het antwoord van de minister. Het was iets genuanceerder dan het stukje dat collega Ceyssens voorlas. Er werd veel meer gezegd dan dat. Ik vind het een beetje vreemd dat net na een vraag waarbij de integratie van Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu als een heilig principe naar voren wordt geschoven, een voorzichtige aanzet tot een dierenwelzijnstoets plots volledig wordt afgeblokt – als zou dat niets te maken hebben met leefmilieu of omgeving. Ik vind dat een eigenaardige dynamiek.

Ik ben ook geen voorstander van de integratie van alles wat met dierenwelzijn te maken heeft in Leefmilieu. Collega Ronse is dat ook niet, en minister Weyts evenmin. Ook ik ben voorstander van een dierenwelzijnstoets. Net zoals collega Ronse maak ik de vaststelling dat tijdens een openbaar onderzoek, als het gaat over een inrichting waar heel wat levende dieren worden gehouden, er heel wat opmerkingen op vlak van dierenwelzijn op basis van de huidige regelgeving systematisch worden opzij geschoven. Dat is niet logisch.

De minister verwijst naar juridische bezwaren. Gaat het om een arrest of om een advies van de Raad van State? Ik heb begrepen dat er bijvoorbeeld op basis van het huidige regelgevende kader geen negatieve beslissing omtrent dierenwelzijn kan worden genomen. Als wij als decreetgever of als de minister een aanpassing doet, zodat er wel een dierenwelzijnstoets gebeurt, zal de Raad van State daar dan fundamentele bezwaren tegen hebben? Ik zou graag weten wat de motivering is.

Tinne Rombouts (CD&V): Ik zou me willen aansluiten bij de vraagstellers. Ik was ook aanwezig in de commissie Dierenwelzijn waar dit debat aan bod is gekomen, en ik moet toch wel toegeven: collega Sanctorum en collega Ronse hadden zich gevonden in de consensus bij de vraagstelling, maar de opmerkingen van de andere collega's waren duidelijk anders. Ik heb het ook nagekeken: de citaten zijn een woordelijke weergave uit het verslag.

Het verwondert me en daarom wil ik u een bijkomende vraag stellen, minister. De aanleiding van het debat in commissie waren dierproeven. Collega Ronse verbreedt het debat nu. Ik vraag me af of minister Weyts een verschil wenst te maken tussen dierproeven en andere. Ik had in de commissie Dierenwelzijn alleszins begrepen dat het voor hem gaat om alle diersoorten en dat de VLAREM-wetgeving een aparte wetgeving is, naast die op dierenwelzijn.

Er werd gesteld dat er geen welzijnstoets mag gebeuren. Ik ga ervan uit dat elke inrichting moet voldoen aan de wetgeving op het dierenwelzijn en dat daarom controle en toetsen op het dierenwelzijn kunnen gebeuren. Als die wetgeving wordt overtreden, moeten er wel degelijk sancties tegenover staan. Allicht is deze vraag eerder gericht aan minister Weyts, maar misschien kunt u ze ook beantwoorden.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Ik was niet aanwezig op die commissievergadering.

De collega is van oordeel is dat er enerzijds de wetgeving is op het dierenwelzijn en anderzijds de ruimtelijke aspecten en ook milieuaspecten die moeten worden getoetst in de omgevingsvergunning, en dat beide uit elkaar moeten worden gehaald. Ik kan dit alleen maar volgen. Als er duidelijk omschreven is wat niet kan volgens de regelgeving op het dierenwelzijn, dan kan dit worden gecontroleerd en kunnen inrichtingen worden gesloten als ze daaraan niet voldoen.

Vaak wordt bij gebrek aan duidelijke omschrijvingen inzake dierenwelzijn nagegaan of het probleem niet kan worden opgelost via milieu- of omgevingsvergunning.

Ik zal u het arrest bezorgen waarnaar wordt verwezen. Het gaat om een concreet dossier waarin ik een vergunning heb geweigerd aan een nertsenkwekerij op basis van de wetgeving op dierenwelzijn die werd aangekondigd om dat soort vergunning te weigeren, maar die regelgeving bestaat nog steeds niet. De Raad van State heeft me op de vingers getikt en is van oordeel dat dit dossier moet worden aangepakt binnen de regeling op het dierenwelzijn en niet via de milieuvergunning.

De voorzitter: De heer Ronse heeft het woord.

Axel Ronse (N-VA): Het is een vrij technische materie en er worden verschillende elementen op een hoopje gegooid.

Ten eerste, in de vorige commissievergadering ging het erover dat Limburg, de enige provincie die een eigen commissie Dierenwelzijn heeft, zich heeft gebogen over een aanvraag van een dochter van LRM met betrekking tot de uitbreiding van een vestiging waar dierproeven zouden kunnen plaatshebben. De gedeputeerde vroeg de adviescommissie Dierenwelzijn, die hij nota bene zelf heeft laten oprichten, ook advies te geven in het kader van die milieuvergunningaanvraag. Dat gebeurde, maar de commissie mocht geen advies geven inzake het onderdeel dierenwelzijn. Daarop antwoordde de gedeputeerde dat hij met het advies van die commissie geen rekening kon houden, omdat hij alleen rekening mag houden met milieuaspecten.

Is het wijs een vestiging voor dierproeven te laten vallen onder de VLAREM-wetgeving die een onderdeel dierenwelzijn specificeert? Neen, want men weet bij het verlenen van de vergunning niet of er effectief dierproeven zullen plaatsvinden. Men is onderworpen aan het onderzoek naar alternatieven, het advies van de deontologische of ethische commissie en dat komt dan voor de raad Dierenwelzijn.

Ik ben het er dus volkomen mee eens dat dit niet kan.

Ten tweede, wat wel kan, is dat er in Vlaanderen nogal wat vestigingen zijn die zich bezighouden met het kweken en verwerken van levende dieren, zoals nertsenkwekerijen. Heel wat dierenwelzijnsorganisaties en burgers wringen zich in allerlei bochten tijdens een openbaar onderzoek om zich op hun democratisch recht te beroepen om over het aspect dierenwelzijn – toch een fundamenteel element dat in zo'n vergunning moet worden onderzocht – iets zinnigs te kunnen zeggen. Men moet dat dan telkens vertalen naar impact op het milieu, en dergelijke, en de meest creatieve juridische spinsels aanwenden.

Wij hebben onderzocht om via simpele wijzigingen in het DABM en in de VCRO dit wel mogelijk te maken. We hebben ze net voorgesteld. Het gaat om twee eenvoudige wijzigingen, die ik u zal bezorgen, minister. Bekijk ze met wat voluntarisme en ga na hoe we het debat kunnen voeren. Desnoods kan dit in commissie, in aanwezigheid van enkele experts, of via een hoorzitting of een gedachtewisseling. Er zijn nogal wat arresten of adviezen van de Raad van State waarop Vlaanderen een antwoord heeft kunnen geven. Ik ben van oordeel dat we ook in deze materie een open geest mogen hebben.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Ik ben graag bereid uw voorstellen te bekijken, mijnheer Ronse. Ik ben immers een groot voorstander van alles wat eenvoudiger en meer geïntegreerd kan, maar we moeten ons focussen op de essentie.

Het is niet omdat men een dierenwelzijnstoets invoegt in de omgevingsvergunning dat men niet meer moet teruggrijpen naar de wetgeving inzake dierenwelzijn. Als die regeling niet duidelijk is of geen voorschriften heeft waarnaar men kan handelen, zal het niet evident zijn ze te laten doorwerken in de vergunning.

Kortom, men moet terugkeren tot de essentie, maar ik ben graag bereid uw voorstellen te onderzoeken. Ik ben benieuwd hoe men dat zal opvangen, want men moet immers een decretale of wetgevende regelgeving hebben als stok achter de deur.

De voorzitter: De heer Ronse heeft het woord.

Axel Ronse (N-VA): Ik ben het volledig met u eens, minister. Ik denk dat we, bijvoorbeeld in een hoorzitting in deze commissie, de mensen die te maken hebben

met de wetgeving rond dierenwelzijn kunnen uitnodigen en dat we minstens heel vrijblijvend die diverse sporen en mogelijkheden onderzoeken. Het spreekt voor zich dat we zouden moeten kunnen teruggrijpen naar een duidelijk kader, zoals VLAREM er een is op het vlak van het milieu, om een toetsing te doen. Ik ben blij dat u de opening biedt om dat te bestuderen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bruno Tobbacq aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de vermeende softwareaanpassing van bepaalde wagens van het merk Opel en hun al dan niet conformiteit met de Europese uitstootnormen – 843 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de vermeende softwareaanpassingen bij Opel – 844 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over softwareaanpassingen door Opel voor het verminderen van de emissiewaarden van zijn voertuigen – 872 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de mogelijke softwarefraude bij automerken – 907 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Lode Ceysens

De voorzitter: De heer Tobbacq heeft het woord.

Bruno Tobbacq (sp.a): De tijd dat Duitse wagens boven alle verdenking stonden, ligt blijkbaar al een tijdje achter ons. Enkele maanden geleden was er het geval Volkswagen. Dat gesjoemel werd oorspronkelijk ontdekt in de Verenigde Staten.

Blijkbaar voelden sommigen zich daardoor geïnspireerd om ook in België te bewijzen dat we iets meer kunnen. De VRT is er, naar aanleiding van een terugroepactie die door Opel werd meegedeeld aan de klanten, in geslaagd om vast te stellen dat een aantal exemplaren van het model Zafira voor en na de terugroepactie een verschil vertoonden van vier- of vijfmaal minder uitstoot.

Op zich is dat goed nieuws. Het is wel verontrustend dat Opel heel dubieus communiceert rond die terugroepactie. De reportage die ik gezien heb, toont dat verschillende dealers van Opel verschillende verklaringen voor het terugroepen hanteren. Bij de ene gaat het om een softwareaanpassing, bij de andere gaat het om een sensor die aangepast wordt, bij een derde weet men het niet goed. In ieder geval blijkt zwart of wit dat enerzijds het vermogen daalt na de ingreep en anderzijds ook de uitstoot van stikstofdioxide gevoelig daalt.

Ik heb begrepen dat minstens de federale minister van Consumentenzaken en Economie, minister Peeters, voldoende verontrust is om de economische inspectie in te schakelen. Als blijkt dat het inderdaad een verdoken terugroepactie is om softwareaanpassingen door te voeren aan modellen die verkocht worden gezegd met een lage uitstoot, dan is in de eerste plaats de consument bedrogen. Maar het werpt ook heel wat vragen op rond het milieubeleid dat we in Vlaanderen voeren en de controle op de uitstoot in het algemeen.

Heeft Opel hierover gecommuniceerd met de Vlaamse Regering? Zo niet, hebt u daar zelf uitleg over gevraagd? Wat moeten we denken van dit gebeuren, en wat is de potentiële impact van twee verschillende automerken waar blijkbaar verschillende modellen niet de opgegeven uitstoot naleven? Wat moeten we denken van wat voor het overige op onze wegen rondrijdt en wat we onder andere in klimaatplannen en milieuplannen als evolutie van de uitstoot en het effect voor de mobiliteit in onze regio vooropstellen? Indien blijkt dat niet alleen deze twee automerken maar ook andere dit beleid hanteren bij het communiceren van de uitstootcijfers, staan ons beleid en de meting van uitstootgegevens in Vlaanderen op de helling.

Daarom zou ik graag de nodige toelichting krijgen over wat u zelf hebt gedaan, minister, en over de informatie die u al dan niet hebt opgevraagd.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Dieselgate is duidelijk nog niet voorbij, dat hadden we ook niet meteen verwacht. Een paar weken geleden is dit in de commissie ook aan bod gekomen, maar toen ging het alleen over Volkswagen. Nu komt er ook nog een vermeende softwareaanpassing bij Opel bij. Wat mij bijzonder stoort, is dat we nog altijd geen flauw benul hebben van wat er eigenlijk aan de hand is.

U hebt een klacht ingediend tegen Volkswagen. Er is een onderzoekscommissie op Europees niveau opgestart. Wat de reikwijdte is van dat verhaal, welke automerken daar ook nog bij betrokken kunnen zijn, weten we nog altijd niet. Als parlamentslid voel ik mij daar vier maanden na de feiten bijzonder ongemakkelijk bij. Hoe kan het toch dat wij het nog altijd niet weten? Dat betekent toch dat het onvoldoende wordt onderzocht, dat we onvoldoende de wens hebben om daar klaarheid in te scheppen. Ik vind het dan ook des te pijnlijker dat zoiets via een al bij al beperkte VRT-reportage aan het licht komt. Het gaat over twee wagens die worden getest en dan blijkt een Opeldealer te zeggen dat het wel redelijk verdacht is dat de uitstoot voor de aanpassing vele malen hoger is dan erna.

Dat is op zijn minst bijzonder vreemd. De officiële reactie van Opel luidt dan dat het bij voertuig één gaat over de bedrading van de temperatuuremissiesensor die beschadigd was. Waarschijnlijk het werk van een marter, wat op de sociale media voor heel wat hilariteit heeft gezorgd.

Bij voertuig twee ging het over negen foutcodes in de controle-eenheid van het motormanagementsysteem. In principe kan het natuurlijk dat er toevallig met twee voertuigen iets totaal anders mis was. Maar het is verdacht. Zeker als Opel-dealers incognito de indruk bevestigen dat er iets aan de hand is.

Minister, het valt mij trouwens ook op dat uw federale collega, hoewel hij de vorige keer toen u over een klacht sprak wat op de rem wilde staan, deze keer wat meer voluntarisme liet zien. Hij stuurde er de economische inspectie op af. Hij was ook erg actief op Twitter. Wij hebben van uw kant niets gehoord. Er was toch geen communicatie. Misschien hebt u wel stappen gezet. Dan sluit ik mij aan bij de vragen van de vorige spreker en zou ik graag weten wat er concreet is gebeurd.

Hebt u contact gehad met Opel? Welke verklaring geven zij voor de op zijn minst schijnbare onregelmatigheden? Denkt u na vier maanden ook niet dat het tijd wordt dat we op vrij korte termijn een volledig beeld krijgen van wat nu de impact is van het hele Dieselgateverhaal? Welke stappen wilt u zelf ondernemen?

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): Minister, we hebben u enkele weken geleden nog ondervraagd over Volkswagen. Nu hebben we een VRT-reportage gezien over

Opel. We moeten uiteraard opmerken dat Opel met klem ontkent dat ze acties ondernemen die het terugdringen van de emissieniveaus van hun voertuigen als doel hebben. Opel België heeft het initiatief van minister Peeters verwelkomd om de economische inspectie te vragen een onderzoek te starten naar de software-updates bij de autobouwer.

Minister, die gegevens roepen opnieuw vragen op die ik u graag wil stellen. Hebt u aanwijzingen dat Opel specifieke acties onderneemt om de emissiewaarden van hun voertuigen terug te dringen? Indien niet, ben u van plan om zelf een onderzoek te starten? Welke acties plant u eventueel? Hoe zal het onderzoek passen binnen het federale initiatief dat op door uw partijgenoot minister Kris Peeters werd genomen?

In het verleden hebt u, in het kader van het gesjoemel dat bij Volkswagen naar buiten kwam, aangegeven juridische stappen te willen zetten tegen Volkswagen. Plant u eventueel ook een gelijkaardig initiatief tegen Opel mocht blijken dat het over een gelijkaardige fraude gaat?

Het is duidelijk dat deze problematiek zowel op vlak van Milieu als op vlak van Consumentenzaken raakvlakken heeft. Na de berichtgeving over het initiatief van minister Peeters wou ik u vragen of er specifiek overleg is geweest of zal komen tussen u als Vlaams minister van Leefmilieu en de federale minister van Consumentenzaken om dit soort zaken te voorkomen? Indien ja, welke concrete voorstellen kwamen hierover al naar buiten?

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Ik ga niet de volledige historie van het verhaal doen. Eenieder hier in de commissie maar ook daarbuiten is, denk ik, geschrokken door de berichtgeving van deze keer een Vlaamse onderzoeksjournalist die op een of andere manier toch duidelijk naar buiten heeft laten brengen dat Opel zonder medeweten van eigenaars software-updates laat uitvoeren aan bepaalde automodellen zodat die uiteindelijk minder gaan verbruiken en uitstoten, maar in het algemeen ook slechter zouden gaan presteren. Opel ontkent dit.

Collega's, ik moet wel toegeven dat zo'n berichtgeving mij ongelooflijk verontrust maar dat ik ook niet zomaar blindelings geloof hecht aan de media in dezen. Ik ben hier toch wel enigszins genuanceerd in. Vooral ook omdat ik het ongelooflijk dom – ik weet niet of ik dat woord mag gebruiken – van Opel zou vinden om, na die hele discussie over Dieseldgate, frauduleuze programma's toe te passen. Ik ben natuurlijk benieuwd wat daar effectief van aan is. Het is een zeer verontrustend bericht. Vandaar dat ik mijn vraag in die zin heb ingediend.

Het debat over het gesjoemel van de automobielsector woedt ook in het Europees Parlement. Dat heeft twee weken geleden beslist om een parlementaire onderzoekscommissie samen te stellen. Die zal nagaan of de Commissie en de lidstaten steken hebben laten vallen bij het handhaven van de Europese normen. Meer concreet zal de onderzoekscommissie nagaan of de lidstaten gefaald hebben om doeltreffende, evenredige en afschrikwekkende sancties vast te leggen tegen producenten die sjoemelen.

Minister, u hebt naar aanleiding van Dieseldgate al een raadsman aangesteld om te analyseren welke juridische stappen we kunnen ondernemen. Dit hebben wij trouwens vanuit het parlement heel duidelijk mee onderschreven in een resolutie, die stelde dat het belangrijk is om dat op te volgen en verdere juridische stappen te kunnen ondernemen. U hebt zich ook als benadeeld persoon verklaard bij het parket van de procureur des Konings te Brussel nadat aan het licht was gekomen dat voertuigen van de autoconstructeur Volkswagen uitgerust zijn met gemanipuleerde software. Het parket van de procureur des Konings te Brussel heeft hierop

een onderzoek geopend, met name naar valsheid in burgerlijke en handelsgeschriften door een particulier.

Minister, ik ga u niet vragen of u de zaak van Opel onderzoekt. Ik ben er zeker van dat u zelf ook bijna van uw stoel bent gevallen toen u dit bericht via de media hebt vernomen. Maar misschien was u er voordien al van op de hoogte via een of ander kanaal. Ik ga ervan uit dat u onderzoekt wat hiervan aan is. Als blijkt dat ook andere automerken dan Opel fraude hebben gepleegd, zult u dan ook een raadsman aanstellen, of zal de huidige raadsman deze zaak mee opnemen, om te analyseren welke juridische stappen kunnen worden ondernomen? Zult u zich dan eveneens als benadeeld persoon verklaren bij het parket van de procureur des Konings te Brussel?

Hebt u intussen al nieuws gehad van de parlementaire onderzoekscommissie? Wat wordt er precies verlangd van de lidstaten?

Is er op Europees niveau een coördinatie van de onderzoeksresultaten? Het houdt ons hier bezig, maar ook niet enkel hier: heel Europa volgt deze zaak mee op – althans dat veronderstel ik of hoop ik. Worden deze onderzoeksresultaten meteen meegedeeld aan de verschillende lidstaten? Zullen de onderzoeksresultaten inzake Opel, eens gevalideerd, meegedeeld worden op Europees niveau?

Ik kom graag nog eens terug op de hoorzitting over Dieselgate. Tijdens onze parlementaire bespreking stelde de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), in de wetenschap van dat moment: "We weten niet wat de impact voor Vlaanderen is van de fraude die gebeurd is bij Volkswagen." En vervolgens gaf u aan: "Dat baart me zorgen en daarover wens ik verder onderzoek te doen. Wat is het effect van die fraude op de luchtkwaliteit? Wat is het effect van die fraude op de volksgezondheid? Wat is het effect op onze natuurmodellen, het luchtkwaliteitsplan en op onze instandhoudingsdoelstellingen? Het is dan ook niet meer dan logisch dat we dat effect laten onderzoeken." Wat mij in dezen dan ook sterk bezighoudt, minister, is de impact op de volksgezondheid. Hebt u daar ondertussen een iets beter beeld van? Kan dat ondertussen iets beter in beeld worden gebracht: enerzijds de impact van Dieselgate maar anderzijds ook wat het zou betekenen indien nog andere merken zouden hebben gesjoemeld of zouden sjoemelen?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Collega's, ik wil voor alle duidelijkheid nog eens heel hard herhalen dat als er gesjoemeld zou worden en als er fraude is met uitstoot van wagens, ik dat niet pik en dat we daar hard tegen optreden. Hier doen uitschijnen dat er niets gebeurt en dat alles maar blijft aanmodderen... We zijn verdorie een van de eersten, denk ik, die rechtstreeks naar het gerecht zijn gestapt en die ons hebben aangemeld als benadeeld persoon. Het gevolg is dat er in Brussel een strafrechtelijk onderzoek loopt tegen Volkswagen. Ik kan daarover geen details geven. Dat zou niet goed zijn voor het onderzoek. Maar het loopt. Men is dat allemaal aan het uitspitten. We zijn daar heel kordaat geweest.

Dat zal ook gelden voor alle andere automerken waar hetzelfde blijkt. Ik vind het eigenaardig dat ik heel veel vragen krijg over Opel, want ook Renault is genoemd. Dat weet u. U bent precies nogal selectief in het stellen van vragen. Jullie viseren Opel, maar ook Renault kwam op een bepaald moment in zicht.

Als zou blijken dat andere automerken op dezelfde manier gesjoemeld hebben, fraude gepleegd hebben, moedwillig zaken hebben verdraaid of aangepast, dan zal Vlaanderen uiteraard dezelfde stappen ondernemen. Het verschil is dat het bij Volkswagen duidelijk is, ze hebben het gesjoemel ook toegegeven. Dat is een strafrechtelijk feit en nu een strafrechtelijk onderzoek. Bij Opel is de economische inspectie bezig. Daar wachten we op. Als blijkt dat het bij Renault ook zo is, dan

zullen wij uiteraard hetzelfde doen. We zitten daar absoluut mee aan het stuur. Wij pikken dat niet en we zullen dat duidelijk laten blijken.

Het klopt dat er Europees onderzoek is. Uiteraard moeten ook die resultaten worden meegenomen in de verschillende onderzoeken. Het Europees Parlement is ook bezig met een homologatieprocedure.

Mevrouw Rombouts, alles wat homologatie betreft, wordt opgevolgd vanuit Mobiliteit. Ik heb zelf geen duidelijk zicht op de stand van zaken. Het toezicht op de homologatieprocedure zal door Vlaanderen en Europa worden opgevolgd.

We hebben daarnaast verschillende werkgroepen, zowel met de gewesten als de federale collega's, over al die verschillende aspecten. Die blijven doorgaan, dat staat een strafrechtelijk onderzoek niet in de weg. Zodra het strafrechtelijk onderzoek loopt, moet een overheid daar niet meer tussen gaan fietsen, dat is niet wijs. De experts zullen dat opvolgen.

Mevrouw Rombouts, de VITO heeft het effect op het leefmilieu toegelicht. De reële uitstoot is zoveel mogelijk in rekening gebracht. We mogen de zaken niet door elkaar halen: de real driving emissions en het gesjoemel zijn twee verschillende zaken. We hebben altijd effectief rekening gehouden met die foutenmarge. Dat is één zaak, het gesjoemel is een andere zaak. De VITO heeft gezegd dat er geen effect is. Mocht blijken uit het strafrechtelijke of het Europese onderzoek dat er wel massaal grote effecten zijn, dan moeten we dat bekijken. Nu hebben we in die zin geen indicaties.

Het is ook niet logisch, wenselijk of haalbaar, mijnheer Sanctorum, om naast het strafrechtelijk onderzoek waar experts het Europees kader mee bekijken, dat wij ook nog eens ons eigen Vlaams onderzoek vanuit Leefmilieu gaan voeren. Dat is niet realistisch. Dit is fraude op een gigantische schaal, het is niet realistisch om daar tussen te komen. U verlangt dat blijkbaar van ons, maar wij hebben daar de mogelijkheden niet toe en ik vind het niet wijs. Het kan niet de bedoeling zijn om door het strafrechtelijk onderzoek te fietsen. We zullen hetzelfde doen tegenover andere merken als er fraude is gepleegd of gesjoemeld werd. We zullen niet nalaten om dan naar de rechtbank te stappen.

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (sp.a): Minister, ik neem aan dat u zich niet kwaad maakt op mij, want ik heb u noch van laksheid, noch van wat dan ook beschuldigd, zeker niet in verband met Volkswagen. Ik heb u alleen gevraagd wat u met Opel hebt gedaan. Als u ook Renault wilt aanpakken, heb ik daar geen probleem mee, ik heb trouwens evengoed andere automerken genoemd. Het heeft echter geen zin om hier een lijstje te maken.

Het was juist mijn vraag of het niet nodig is om wat meer te doen dan alleen maar af te wachten. Er zijn tal van mogelijke externe initiatieven, van de VRT tot het Amerikaanse Environmental Protection Agency. Wordt het niet stilaan tijd om zelf eens te onderzoeken hoe het zit met de fiscaliteit? We willen immers met de ecoscore werken op het vlak van fiscaliteit. Dat wil zeggen dat we voortgaan op uitstootcijfers. Misschien is het nodig in het licht van al wat we zien, horen, vermoeden en geïmpliceerd krijgen, om de reële uitstoot van de voertuigen op onze markt eens na te gaan. Misschien moeten we eens grondig nadenken of we geen ander systeem moeten gaan hanteren dan het huidige.

De theoretische uitstoot en het gebruik van wagens worden zoals iedereen weet al jaren zeer geflatteerd en zijn weinig realistisch. Op zich zou dat nog niet zo'n groot probleem zijn – en ik spreek met twee woorden –, als het alleen maar diende om ze met elkaar te vergelijken en als ze allemaal geflatteerd waren op dezelfde manier.

Dan zou de ranking tussen de beste en de minst goede hetzelfde blijven. Dan blijft het beleid dat aan de beste een voordeel geeft en aan de minst goede een nadeel, kloppen. Als blijkt dat ze niet alleen maar geflatteerd zijn, maar ook doelbewust vervalst in sommige gevallen zoals – concreet bewezen en toegegeven – bij Volkswagen, en intussen vermoedelijk ook bij anderen, dan zijn de gevolgen veel groter dan alleen maar de vraag of de ranking niet meer klopt.

Het beleid wil zich toespitsen op informatie aan de consument, alsook op fiscale effecten, alsook op het instellen van lage emissiezones in de stad, ik zeg maar iets, we hebben het voorstel hier kortgeleden nog maar goedgekeurd. Als men beleid wil voeren op basis van de uitstootcijfers, dan moet men 200 procent kunnen garanderen dat die cijfers daadwerkelijk kloppen, en dat blijkt niet zo te zijn. Met het verhaal van de steenmarter gaat men een consument of automobilist die men wil doen betalen of die men een nadeel oplegt – terecht overigens – er niet van overtuigen dat dat klopt.

Ik had graag iets meer concrete – en misschien kan dat nog in een tweede ronde – maatregelen gehoord van u. Wat moet er volgens u gebeuren om absoluut zeker te zijn over de wagens die op onze wegen rondrijden? Wat kan Vlaanderen doen om zeker te zijn dat die cijfers kloppen? Volgens mij doen we er nu niet veel aan, om niet te zeggen niets.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Ik zal beginnen met de vraag over Opel, zonder dat merk te viseren. Het kon wellicht net zo goed een ander merk zijn en dan was het resultaat misschien gelijkaardig. We weten dat niet, maar we willen geen enkel merk stigmatiseren.

Ik heb niet goed begrepen of u gepraat hebt met Opel. Hebt u contact opgenomen met Opel zoals uw federale collega?

Ik zeg niet dat u helemaal niets doet, maar ik zie een probleem in uw houding. U zegt: "als zou blijken dat". Daar zit de clou. Voor Volkswagen is dat gedeeltelijk duidelijk, voor Opel en Renault zijn er vermoedens, en van de rest weten we het niet. Dat is de actuele situatie na vier maanden. Het is volgens mij onze rol als wetgever en als uitvoerende macht om daar een onderzoek naar te laten voeren, zodat we wel weten wat er aan de hand is, en om op basis van dat resultaat eventueel juridische stappen te zetten. We moeten eerst weten hoe het zit, vooraleer we juridisch iets kunnen ondernemen, anders zitten we gewoon in kringetjes te draaien. Dan geraken we niet vooruit. Waarom is het zo moeilijk om aan VITO de opdracht voor zo'n onderzoek te geven?

Waarom zucht u nu? Waarom is dat zo moeilijk? VITO is een instelling die onder gelijkaardige organisaties bijzonder gerenommeerd is. Ze heeft een zeer goede technologische kennis. Waarom zouden zij dat niet kunnen onderzoeken? Dan zou u toch al iets meer weten? Anders blijft u gewoon retroactief en wacht u gewoon af tot er via allerlei kleine onderzoekjes door een onderzoeksjournalist of door een andere organisatie iets aan de oppervlakte komt. Als het dan zwaarwichtig genoeg is, gaat u naar de rechter, net zoals met Volkswagen. En dan kan er een strafrechtelijk onderzoek worden opgestart. Dat is blijkbaar de gang van zaken. Volgens mij is dat echt minimalistisch.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): Minister, uiteraard viseren we niet één of twee merken. Alle merken die sjoemelen, moeten worden aangepakt, laat ons daar duidelijk over zijn.

Ik kreeg nog geen antwoord op mijn vraag over het overleg met het federale niveau. Kunt u dat nog even verduidelijken?

Ik heb vorige keer zeer duidelijk gepleit voor de Europese aanpak. Het Europees Parlement gaat zich over Dieseldgate buigen en heeft een onderzoekscommissie opgericht die de zaak gedurende twaalf maanden gaat onderzoeken. Dat is een stap in de goede richting. Wat denkt u daarover?

Tinne Rombouts (CD&V): Het Europees onderzoek is grotendeels gericht op homologatie en controle. De coördinatie wordt in de Vlaamse Regering door Mobiliteit, dus door minister Weyts gedaan. Het is belangrijk dat de coördinatie van de onderzoeksresultaten op het Europese niveau ook duidelijk is op het niveau van de Vlaamse Regering. Ik heb begrepen dat ik daarvoor bij minister Weyts moet zijn. De heer de Kort zal een aantal vragen over de homologatie aan minister Weyts stellen. Dat zullen we dus mee opvolgen.

Minister, ik ben heel blij dat u gerechtelijke stappen zult ondernemen op het moment dat er signalen zijn, als er vraagtekens worden gesteld bij andere automerken, en dat u die op dezelfde manier zult hanteren als u bij Volkswagen hebt gedaan. Het vergt tijd voor de gerechtelijke onderzoeken alle gegevens hebben. In tegenstelling tot de heer Sanctorum begrijp ik goed dat u in deze zaak naar het gerechtelijk onderzoek kijkt. Ik geloof dat de VITO hetzelfde minuscule onderzoek kan doen als het gerechtelijke onderzoek, maar de VITO zal nooit bedrijfsgegevens krijgen. Alle zaken die in onderzoek zijn, ook waar twijfel over is, ook Opel en ook Renault, worden meegenomen in het gerechtelijk onderzoek. De VITO zal nooit toegang krijgen tot alle bedrijfsgegevens. Om als onderzoeksinstelling als de VITO een fraudezaak te onderzoeken... Ik veronderstel dat het gerecht ook wel een beroep zal doen op de VITO als het die wetenschappelijke kennis nodig heeft. Ik heb alle vertrouwen in het gerechtelijk onderzoek in Vlaanderen.

Uit de hoorzitting heb ik begrepen dat de onderzoeksmodellen of milieumodellen altijd zijn gebaseerd op de best beschikbare technieken. Mijn eerste bezorgdheid was of we een impact hebben op de volksgezondheid in het algemeen. Als burgers zulke boodschappen krijgen via de media, dan is dat het eerste waar ze bezorgd over zijn. Ik wil vragen of, als daarover wordt gecommuniceerd, er oog voor is dat die boodschap wordt gegeven aan onze burgers. Ik verwacht dat ze daarover vragen hebben.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Ik wil de verschillende stappen nog eens herhalen. Het strafrechtelijk onderzoek loopt bij het parket. Als zo'n onderzoek hangende is, hebben ze instrumenten en gegevens kunnen opvragen, alles kunnen uitspitten wat wij vanuit Vlaanderen op vrijwillige basis niet kunnen doen. Ik zie er het nut niet van in. Het strafrechtelijk onderzoek dat loopt, waar we als benadeelde over worden gerapporteerd, maar waarover we niet kunnen communiceren om het onderzoek niet in het gedrang te brengen, wordt op een heel grondige en ernstige manier uitgevoerd door het parket, dat Europees ook samenwerkt. Meer zal ik daar niet over zeggen. Ik zou niet willen dat door bepaalde zaken die worden gezegd, het onderzoek wordt ondermijnd.

Ik geloof ook nog heel sterk in de scheiding der machten. Hier zijn strafrechtelijke feiten gepleegd. We zijn direct naar het parket gestapt, we hebben ons aangemeld als benadeelde partij en op basis daarvan is het parket met een strafrechtelijk onderzoek begonnen, en dat loopt nu. Ik denk dat dit op een goede en grondige manier gebeurt.

Hoe zit het met de andere automerken? Ook daar gaan we toch niet beginnen met dubbel werk te doen. Het is in de eerste plaats aan de economische inspectie om in

een eerste onderzoek te kijken of daar ook strafrechtelijke feiten zijn gebeurd. Dat loopt, dat is bezig op het federale niveau. Het is ook aangekondigd. Daar zit ons aanknopingspunt om nadien, als blijkt dat er ook is gesjoemeld, dat er fraude is, die klacht in te dienen zoals we ook bij andere automerken hebben gedaan.

Mevrouw De Vroe, we hebben werkgroepen met de verschillende overheden en kabinetten, waar dus de federale overheid en ook wij in zitten, waar we geregeld overleggen over verschillende thema's. Dat was een van de punten in de resolutie die jullie hebben goedgekeurd en die de Vlaamse Regering goed uitvoert. Zoek het verder uit, richt werkgroepen op om zowel federaal als gewestelijk de nodige stappen te zetten.

De resolutie heeft het ook over de controle op de homologatie. Dat wordt ook verder uitgevoerd door de bevoegde minister, die er alles aan doet. Als er wordt gesjoemeld met de homologatie, moet daar ook toezicht op zijn. Hoe kan men die homologatie ondermijnen? Hoe kunnen we die strikter en beter maken? Dat moet Europees worden bekeken, en het zal ook in Vlaanderen worden geïmplementeerd.

Op alle niveaus – of het nu gaat over fiscaliteit van minister Turtelboom, of mobiliteit van minister Weyts, of schade aan het milieu – zijn we volop bezig, en we laten dat niet los. We zullen het niet pikken dat er zaken gebeuren die niet kunnen, dat het een negatief effect heeft op leefmilieu of dat het ons benadeelt. We blijven dit in elk geval verder opvolgen. We nemen het erg au sérieux. Ik ben even verontwaardigd als iedereen, maar de verantwoordelijkheid van een onderzoek en de instrumenten kunnen veel sterker worden ontwikkeld. We hebben die instrumenten nu niet. Een strafrechtelijk onderzoek is nog altijd de beste garantie om alles tot op het bot uit te spitten en te zorgen dat de juiste verantwoordelijkheden aan het licht komen, en dat we op basis daarvan de juiste conclusies kunnen trekken.

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (sp.a): Minister, ik blijf een beetje op mijn honger zitten. De vraag ging niet over het strafrechtelijk onderzoek. Strafrechtelijk onderzoek is federale materie, en ik ben een van die politici die vinden dat sommige zaken federaal mogen blijven en andere terug federaal mogen worden. Daar heb ik dus geen probleem mee. Daar ging het niet over.

De vraag is of we na die reeks van incidenten in Vlaanderen ons moeten afvragen of er nog veel meer modellen op onze markt rijden, waarbij we voor het lapje worden gehouden: wij en de consumenten en binnenkort mensen aan wie we bepaalde gevolgen opleggen, dat ze ergens niet mogen rijden, dat ze moeten betalen of wat ook. Worden wij op dit ogenblik voor het lapje gehouden, ja of neen? Bent u daadwerkelijk aan het onderzoeken of er nog modellen op onze wegen rondrijden, waarvan de cijfers niet kloppen? Dat zou u minimaal mogen doen als reactie op wat we hier nu zien, is het nu steekproefgewijs of via VITO. Dat is het enige wat me interesseert, dat is wat veel consumenten interesseert, en dat is ook wat wetgevers en beleidsmakers moet interesseren.

Minister, het belangrijkste deel van uw antwoord gaat over zaken die ons eigenlijk niet aanbelangen, namelijk het strafrechtelijk onderzoek. Dat zal zijn gang wel gaan, daarvoor heb ik vertrouwen in het gerecht. Als u een benzinewagen van Mazda wilt checken, ik wil met mijn auto naar VITO rijden. Ze mogen hem checken. Maar wilt u alstublieft nagaan of we niet voor veel meer modellen dan alleen maar Opel, Volkswagen en Renault, regels aan het maken zijn voor wagens waarvan de cijfers niet kloppen? Dat is toch een redelijk fundamentele vraag, en u fietst daarrond met heel weinig concrete initiatieven.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Minister, het is niet zo dat we het aan deze kant van de tafel niet goed snappen. We weten heel goed wat u doet en wat er federaal gebeurt, zonder dat we alle details van het onderzoek kennen. Ik respecteer dat u er niet te veel over vertelt. Ik begrijp dat. Het strafrechtelijk onderzoek loopt nu. Het gaat over Volkswagen. Als we het zouden hebben over andere merken, dan zei u zelf dat de economische inspectie een onderzoek start. Maar waarom is de economische inspectie een onderzoek gestart? Op basis van het VRT-onderzoek. Want federaal minister Kris Peeters heeft dat gevraagd aan de economische inspectie, en die gaat nu naar General Motors Belgium.

Ziet u het probleem? Er is een basisonduidelijkheid, verspreid over alle merken. Het is nuttig dat VITO een eerste onderzoek voert en als er dan merken zijn waar echt iets niet pluis is, dan kunt u verdere stappen zetten. Inderdaad, VITO zal al die bedrijfsgegevens niet vastkrijgen, dat weet ik ook wel. Maar er is een zodanig grote basisonduidelijkheid dat we vastzitten. We wachten eigenlijk op allerlei kleine onderzoekjes van VRT of anderen om een eerste stap te zetten. Zo kan de economische inspectie in gang schieten of juridische stappen zetten. Laat ons nu het heft in handen nemen en laat ons het basisonderzoek vragen aan VITO. Dat lijkt me de logica zelve.

Tinne Rombouts (CD&V): Minister, die zaak zal verder worden opgevolgd. Ik zal minister Weyts nog een aantal vragen stellen omtrent homologatie en inspectie.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.