



Vlaams
Parlement

vergadering **C66**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

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

van 5 januari 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de emissies van voertuigen en het systeem om de uitstoot te meten – 375 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de juridische acties van de Vlaamse Regering tegen Volkswagen – 401 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de invoering van strengere dieseltests – 445 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het bereikte compromis over de nieuwe Real Driving Emissions-test (RDE-test), het ingenomen Belgische standpunt en de positie van de Vlaamse Regering hierin en de stand van zaken met betrekking tot het Dieselgatedossier – 455 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de gevolgen van het schorsingsarrest van de Raad van State van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) Zeehaven Antwerpen voor de aanleg van het Saeftinghedok – 621 (2015-2016)	12
VRAAG OM UITLEG van Willem-Frederik Schiltz aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de betrokkenheid van de Vlaamse overheid bij de Construction Academy – 511 (2015-2016)	17
VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de afvalverbrandingscapaciteit in Vlaanderen – 622 (2015-2016)	19
VRAAG OM UITLEG van Robrecht Bothuyne aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de gevolgen van het klimaatakkoord voor Vlaanderen – 639 (2015-2016)	22
VRAAG OM UITLEG van Axel Ronse aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de concrete plannen voor het project Eurostadion – 640 (2015-2016)	26
VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de uitzonderingen op de boscompensatieplicht – 673 (2015-2016)	28

VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de emissies van voertuigen en het systeem om de uitstoot te meten
– 375 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de juridische acties van de Vlaamse Regering tegen Volkswagen
– 401 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de invoering van strengere dieseltests
– 445 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het bereikte compromis over de nieuwe Real Driving Emissions-test (RDE-test), het ingenomen Belgische standpunt en de positie van de Vlaamse Regering hierin en de stand van zaken met betrekking tot het Dieseldossier
– 455 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Bart Dochy

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Mijn vraag om uitleg dateert van oktober 2015, stel u voor. Toch is het fijn dat we ze nu kunnen bespreken. We hebben ze een keer moeten uitstellen op vraag van de heer Sanctorum. Maar ze is nog altijd actueel – jammer genoeg, zouden we kunnen zeggen.

– *Tinne Rombouts treedt als voorzitter op.*

Het gaat over de zaak Dieseldossier tegen Volkswagen. Vanuit Vlaanderen kunnen we heel wat acties ondernemen, juridisch, niet-juridisch, politiek, wetten stemmen, maar het enige waar de industrie echt schrik voor heeft, is dat we het doen op Europees vlak. Het is vanuit de VS gekomen, zij hebben het proces in gang gestoken. Als we echte veranderingen willen, zal het vanuit Europa moeten komen. Europa is niet iets dat ver van ons afstaat, het is geen superstaat die eigen beslissingen neemt, het zijn ook wij, de regering en het parlement, die daarin vertegenwoordigd zijn in al haar verschillende instellingen.

Maandag 26 oktober was er een Raad Leefmilieu, waar onder andere Dieseldossier op de agenda stond. Minister, wat was de positie van de Vlaamse Regering tijdens die Raad van de Europese Unie?

Ondertussen is er heel wat gebeurd. Er is een technische commissie waar een zekere vertegenwoordiging van de lidstaten in zit. Die heeft een voorstel gedaan om vanaf 2017 de Real Driving Emissions (RDE) plus 110 procent toe te staan, en vanaf 2020 plus 50 procent toe te staan. De Commissie had een voorstel gedaan om het nog wat strenger te maken, maar daar is het op geëindigd. Het Europees Parlement heeft dan onmiddellijk het initiatief genomen om daartegen te ageren. De procedure is nog niet helemaal afgelopen, maar in de Commissie is gezegd dat men zich daar niet bij neer zal leggen. Het is een bezwaarprocedure en ze is nog niet helemaal voorbij.

Minister, wat was het standpunt van de Vlaamse Regering, in het bijzonder op die ene Raad van de Europese Unie, en in het algemeen in de Europese instellingen inzake Dieseldossier en de toekomstige emissienormen die de echte uitstoot, de RDE, meet?

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Deze vragen om uitleg dateren van voor de begrotingsbesprekingen. De behandeling ervan is uitgesteld. Ik zal mijn vraag om uitleg wat actualiseren, want er is ondertussen veel gebeurd.

Vandaag is de vraag hoe de regering omgaat met Dieselgate. Dit is enkele maanden geleden gebeurd. In het begin was de reactie van iedereen heel hevig. Iedereen wees meteen met de vinger, er waren grote aankondigingen. Enkele maanden later is de vraag wat er nu eigenlijk is gebeurd. Die vraag werd een tijd geleden ook gesteld tijdens de gedachtewisseling in het parlement. Nu we weer enkele maanden verder zijn, stel ik die vraag opnieuw. Wat is er gebeurd naar aanleiding van Dieselgate? Wat hebben de regering en andere niveaus intussen gedaan?

Minister, er is een discussie geweest over de milieueffectrapporten (MER). U hebt zich ook afgevraagd of die MER's betrouwbaar zijn, zeker als het gaat over projecten die heel wat verkeer genereren. Wordt er geen onderschatting gemaakt van de luchtkwaliteit in de toekomst? Gelukkig was er bij de gedachtewisseling iemand van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) aanwezig die ons geruststelde, zeker inzake de oudere Euronormen. Er is geen probleem omdat men dat in rekening heeft gebracht. Men heeft een aantal parameters toegevoegd waardoor men de theoretische uitstoot kan projecteren naar een soort van reële waarde. Alleen gaf de vertegenwoordiger van VITO toe dat er voor de Euro 6 wel nog een probleem is. Dat is inderdaad problematisch, want de Euro 6-waarden zullen in de toekomst in aandeel toenemen. Voorlopig hebben we daar nog geen antwoord op.

Een tweede zaak ging over de verkeersbelastingen. Minister Turtelboom heeft aangekondigd dat ze de verkeersbelastingen zou aanpassen. Mijn fractieleider heeft dat expliciet gevraagd in de plenaire vergadering. Ondertussen zijn er wel aanpassingen gebeurd. Zowel de belasting op inverkeerstelling (BIV) als de jaarlijkse verkeersbelasting is aangepast. Op zich is dat een goede zaak. Alleen zijn die aanpassingen niet op dezelfde manier gebeurd. Jammer genoeg heeft de Inspectie van Financiën en recent ook de VAB kritiek geuit op de manier waarop die verkeersbelastingen werden herzien. Dat heeft niets te maken met de sjoemelsoftware, maar wel met het resultaat ervan omdat daardoor de resulterende uitstoot niet maximaal in rekening wordt gebracht in de verkeersbelastingen.

Een derde zaak betreft de omvang van de fraude. Ook daarover hebben we in het begin heel wat aankondigingen gehoord. Vooral minister Weyts zei dat er eigenlijk een grootschalig onderzoek zou moeten gebeuren, liefst op Europees niveau. Over het onderzoek naar de reikwijdte van het gesjoemel weten we eigenlijk nog niet zo heel veel. We kennen de modellen waarvan publiekelijk is geweten dat ze inderdaad sjoemelsoftware bevatten.

Ik heb trouwens nog even nagegaan welke modellen het waren. Het viel me op – ik geef dit even mee, minister, het is een hint met het oog op de toekomst – dat de Nederlandse overheid daar een heel heldere website over heeft opgebouwd. Alle informatie, zeker voor de Nederlandse automarkt, is erop te vinden. Spijtig genoeg is het voor ons land heel moeilijk om daar informatie over te verzamelen – maar dat is natuurlijk niet alleen uw verantwoordelijkheid. Er zijn sites van D'Ieteren, van Volkswagen en van de Fédération Belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle (Fe-biac), maar er zijn heel weinig overheidswebsites die een algemene visie meegeven.

Het is nog altijd bijzonder onduidelijk wat de echte reikwijdte is van de fraude. Is er een onderzoek gestart op Europees of op nationaal niveau? Ik hoop dat u wat meer klaarheid in dezen kunt brengen.

Een vierde zaak gaat over de methodiek om de uitstoot van wagens te testen. Dit punt werd daarnet al heel terecht aangehaald door de heer Van Rompuy. We

weten al heel lang dat de reële uitstoot veel hoger ligt dan de theoretische waarden die door de autofabrikanten worden gegeven. Dat weten we al heel lang. Het aspect gesjoemel was natuurlijk nieuw.

Men heeft ook al heel lang geleden beslist om de meetmethodes aan te passen. In plaats van onder labo-omstandigheden een zwaar onderschatte uitstootwaarde te meten, moeten de auto's worden getest tijdens het werkelijke rijgedrag. Europees werd dit al een hele tijd geleden beslist. Nu heeft men een versnelling ingezet. We stellen vast dat er werk wordt gemaakt van de Real Driving Emissions. Ze zullen in werking treden vanaf 2017.

Intussen is er in een soort van overgangsmaatregel op Europees niveau beslist om ruimte te bieden aan de autofabrikanten. Het is inderdaad opvallend dat de Europese Commissie een voorstel had gelanceerd. Volgens experts was het niet heiligmakend, maar het was in elk geval al ambitieuzer dan wat er uiteindelijk uit is voortgekomen vanuit de lidstaten. Er is een soort Frans-Duitse as: dat is niet onlogisch, het grote lobbywerk komt natuurlijk eerder uit Franse en Duitse hoek. Die as ijverde ervoor om de overgangsmaatregelen zo soepel mogelijk te houden. We zouden dan toch mogen verwachten dat een aantal progressieve landen op de rem gaan staan tegen die versoepeling. Nederland heeft dit uitgesproken gedaan, maar ons land blijkbaar niet. Mijn vraag aan u is dan ook, minister, waarom de houding van België zo passief was. Vlaanderen heeft daar natuurlijk ook een aandeel in. Hoe verklaart u onze houding tijdens de discussie over de overgangsregeling?

Een vijfde aspect betreft eigenlijk het grootste deel van mijn oorspronkelijk ingediende vraag en gaat over de juridische stappen. U hebt in de nasleep van Dieselgate heel terecht meteen klare taal gesproken. U zei: "We gaan Volkswagen en eventueel andere merken, voor de rechter dagen." Daarna bleef het opvallend stil. Het heeft een hele tijd geduurd vooraleer er daadwerkelijk een juridische stap werd gezet. Op 4 november was er een persmededeling vanuit uw kabinet waarin werd gesteld dat er aangifte werd gedaan bij het parket van Brussel met als doel een onderzoek op gang te brengen naar de eventuele milieuschade. Wat is nu de stand van zaken van al die juridische stappen? Kunt u er wat meer klaarheid over brengen?

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): Voorzitter, minister, inderdaad, op woensdag 28 oktober 2015 werd op het Europese niveau gestemd over de invoering van nieuwe, strengere dieseltesten, de Real Driving Emissions-test. De uitstootnorm voor stikstofdioxide die in Europa al in 2007 werd vastgelegd, namelijk de norm van 80 milligram per kilometer, wordt niet gehaald of toch niet in reële rijomstandigheden, wel in labo's bij testen op de rollerbanken. Die tests gaven dus een vertekend beeld.

In het voorstel van de Europese Commissie dat ter stemming werd voorgelegd, wordt de uitstoot in normale rijomstandigheden gemeten en wordt deze nieuwe test versneld ingevoerd vanaf midden 2017. De autoproducenten krijgen dan nog twee jaar een marge van 60 procent waarmee ze die strenge norm mogen overschrijden. Nadien is enkel nog een technische overschrijding van 20 procent mogelijk.

Het comité van experts van de Europese lidstaten kwam echter tot een compromis dat minder streng was. Dat is dan het voorstel van de Europese Commissie. Nieuwe modellen dieselwagens mogen vanaf 2017 nog 168 milligram per kilometer uitstoten in plaats van de huidige norm van 80 milligram per kilometer.

Dat is een overschrijding met 110 procent. Op lange termijn, met name vanaf 2020, mogen ze 120 milligram per kilometer blijven uitstoten, een overschrijding met 50 procent. Dat is een toegeving van 30 procent in vergelijking met het oorspronkelijke voorstel van de Europese Commissie. Die wilde op langere termijn slechts 20 procent overschrijding toelaten. Minister, aangezien België voor het compromisvoorstel

heeft gestemd, wil ik u de volgende vragen stellen. Wat is de houding van de regering en van u tegenover die nieuwe test en de invoering ervan? Hebt u overleg gehad met de federale overheid met betrekking tot het Belgische standpunt? Klopt het dat de uitstoot van stikstofoxides in Vlaanderen bij dieselwagens is toegenomen? In uw beleidsnota geeft u aan dat het Vlaamse wagenpark verder zal worden vergroend door een samenhangend pakket van maatregelen. Zoals collega Sanctorum ook al heeft aangehaald, werd de verkeersfiscaliteit reeds vergroend, met de BIV en de jaarlijkse verkeersbelasting, maar ik had graag van u vernomen welke andere maatregelen er nog in dat pakket zitten.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Voorzitter, minister, de collega's hebben de context al zeer ruim geschetst. De aanleiding van mijn vraag is vooral het feit dat ik, nog meer dan ik verbaasd was over de omvang en de schaal van de fraude gepleegd door Volkswagen, verbaasd was over het compromisvoorstel van de lidstaten over die zogenaamde overgangsregeling. Het is een compromis dat wel geschreven leek te zijn op de hoofdzetels van de grote Europese autoconstructeurs. Het verbaast me dat ons land zich daarbij zou hebben aangesloten. Dat is meteen ook mijn eerste vraag. Ik had graag geweten hoe het Belgische standpunt in functie van de totstandkoming van dat compromis tot stand is gekomen. Wat was de positie van de Vlaamse Regering ter zake, en staat u achter dat inmiddels door de Europese leefmilieucommissie verworpen compromis?

Een andere vraag betreft de diverse onderzoeken en klachten waarvan de afgelopen weken melding werd gemaakt door diverse Vlaamse ministers. Ondertussen heeft het antwoord op een schriftelijke vraag van mij die vragen om uitleg ingehaald. Ik zal dus niet identiek hetzelfde vragen, maar zal erop voortborduren. Minister, op 28 oktober 2015 hebt u klacht ingediend bij het openbaar ministerie, enfin, u hebt een 'aangifte met verklaring van benadeelde persoon' ingediend. Dat hebt u me laten weten. U hebt dat gedaan opdat het Vlaamse Gewest elk document zou kunnen toevoegen aan het dossier en op de hoogte zou kunnen worden gebracht van verdere stappen in het onderzoek, om dan in een later stadium de opportuniteit te beoordelen van een burgerlijke partijstelling bij de onderzoeksrechter. Ik vroeg me af of u daar vandaag nog iets aan toe te voegen hebt, mogelijkerwijze naar aanleiding van bijkomende elementen die boven water zijn gekomen.

Tot slot heb ik nog een vraag over de fraude met benzinewagens. Helaas beperkt de gepleegde fraude met betrekking tot het al dan niet bereiken van uitstootnormen bij wagens zich immers niet tot dieselwagens: er zouden ook benzinewagens bij betrokken zijn. Ook wat dat betreft, heeft de Vlaamse Regering bijkomend onderzoek aangekondigd. Wat is de stand van zaken, en zal daar ook juridisch gevolg aan worden gegeven?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Voorzitter, geachte leden, diverse leden hebben al verwezen naar de raad Leefmilieu van 26 oktober. Toen stonden er twee belangrijke items op de agenda: er was de fraude bij Volkswagen, maar er waren inderdaad ook de Real Driving Emissions, de nieuwe testprocedures voor wagens. Uiteraard hebben de meeste lidstaten – ook wij als lidstaat België, want u weet dat we daar een Belgisch standpunt innemen – hun bezorgdheid geuit over het verschil tussen de reële uitstoot en de testbankprocedures. Dat is uiteraard iets dat ons ook zorgen baart. Alle lidstaten hebben ook verwezen naar de besprekingen die op dat moment bezig waren over de nieuwe testprocedures. We hebben ook benadrukt als lidstaat dat het belangrijk is dat die nieuwe testprocedures zo snel mogelijk bekend zijn, en dat er ook een snelle beslissing wordt genomen.

Het Belgische standpunt dat daar is verkondigd, is uiteraard ook besproken in de directie-generaal Europese Zaken en coördinatie (DGE) met alle gewesten en de federale overheid. Ook goed om te weten is dat er in die raad Leefmilieu eigenlijk geen beslissing wordt genomen. Dat is een gedachtewisseling. De beslissing is eigenlijk nadien genomen, in het technisch comité. Dat loopt nu eenmaal zo bij dergelijke procedures. De echte besprekingen en beslissingen over die Real Driving Emissions zijn er dus gekomen op die vergadering van het technisch comité die twee dagen na 26 oktober heeft plaatsgevonden. De lidstaten worden daar vertegenwoordigd door de diverse bevoegde administraties. Bij ons is dat de federale administratie die daar is vertegenwoordigd. De Belgische standpunt in het technisch comité op 28 oktober lag dus in de lijn van de positie die eerder was ingenomen tijdens de Europese raad Leefmilieu.

Er werd vastgesteld dat het Commissievoorstel onvoldoende steun kreeg. Daarna is er inderdaad een nieuw voorstel geformuleerd, een compromisvoorstel dat door bijna alle lidstaten is aanvaard. Nederland vond dat het een afgezwakt voorstel was, wat ook wel zo was, het was uiteraard een compromisvoorstel. Tsjechië vond het voorstel veel te streng en te verregaand. Er waren dus twee lidstaten die zich niet konden vinden in dat compromisvoorstel. Oorspronkelijk waren we het dus volledig eens met wat de Commissie voorstelde. Dat bleek niet haalbaar in dat technisch comité, en daar is inderdaad een compromisvoorstel uit gekomen.

Wat is daar afgesproken? Het is al gezegd door een aantal collega's: vanaf 2017 zullen de nieuwe modellen dieselwagens 168 milligram stikstofdioxide per kilometer mogen uitstoten en vanaf 2020 wordt dat aangescherpt tot 120 milligram per kilometer. Dit betekent dat dieselwagens 50 procent meer zullen mogen uitstoten dan de voorgeschreven norm van 80 milligram per kilometer. Belangrijk daarbij is dat de overschrijding heel duidelijk omschreven wordt als een foutenmarge. Deze marge dient om onnauwkeurigheden van de meetapparatuur op te vangen.

Op dit moment wordt de NEC-richtlijn (National Emission Ceilings) herzien en worden nieuwe plafonds voor 2030 onderhandeld. De RDE-procedure betekent in deze context alvast een belangrijke reductie van de stikstofuitstoot. De impact van de goedgekeurde uitstootnorm voor Euro 6-wagens op de luchtkwaliteitsnorm voor stikstofdioxide wordt in de loop van 2016 in kaart gebracht.

Naast de hervorming van de verkeersfiscaliteit worden ook nog heel wat andere maatregelen genomen. Er is al verwezen naar wat wij in Vlaanderen hebben gedaan. We hebben de belasting op inverterstelling vergroend en ook de verkeersfiscaliteit. Er is ook het Vlaamse luchtkwaliteitsplan waarbij er instructies en omzendbrieven zijn voor dienstvoertuigen, groene logistiek en vergroening van het bussempark. Dat zijn allemaal maatregelen die wij nemen. De conceptnota 'Clean power for transport' is u bekend. Er is bijvoorbeeld ook de uitrol van laadpalen, die recent door de Vlaamse Regering is goedgekeurd.

Het is al langer geweten dat emissies in reëel verkeer hoger liggen dan de gemeten emissies. Ik heb hier al een aantal keer gezegd in het verleden, toen ik werd ondervraagd voor Dieselgate bekend was, dat er inderdaad afwijkingen zijn. Maar fraude is natuurlijk een heel ander gegeven. Dat was wel helemaal nieuw, toen viel iedereen wel van zijn stoel. Dat was echt sjoemelen met de software. Om de impact van de fraude op het milieu te achterhalen, worden de Europese coördinatie en bevindingen door ons goed opgevolgd. De Europese Commissie heeft een vragenlijst opgesteld en overgemaakt aan alle lidstaten en is daar dus volop mee bezig, zeker ook wat betreft het type goedkeuringsautoriteiten en dergelijke meer. Dat wordt goed opgevolgd door het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Het klopt dat wij juridische stappen hebben gezet. Wij hebben namens het Vlaamse Gewest aangifte gedaan van een verklaring van benadeelde persoon bij het

Openbaar Ministerie in Brussel. Wij hebben op dat vlak nog geen extra documenten ontvangen, collega Vandenbroucke. De aangifte is gedaan. We hebben uiteraard juridisch laten onderzoeken welke stappen we het best zetten. Dat heeft wel wat tijd gevraagd. We hebben een advocatenkantoor onder de arm genomen. Het lijkt me ook logisch dat op die manier te doen. De conclusie was dat we ons het best zouden aanmelden als benadeelde persoon om in de procedures voldoende aan bod te komen en te kunnen rekenen op schadevergoedingen wanneer die zich zouden aandienen.

Mijnheer Sanctorum, verder is er een federaal en Vlaams overleg geweest, een interkabinettenwerkgroep (IKW) specifiek over Dieselgate. Binnen de IKW is afgesproken dat er drie werkgroepen zijn die op dit moment volop werken, namelijk de werkgroep mobiliteit en homologatie, die wordt opgevolgd door de minister bevoegd voor de openbare werken en de mobiliteit, een werkgroep Fiscaliteit, die wordt opgevolgd door de minister bevoegd voor de begroting en de fiscaliteit op het Vlaamse niveau en het federale niveau, en een werkgroep milieu en gezondheid, die wij voorzitten. Die komt vrijdag opnieuw samen om de stand van zaken op te maken. Die drie werkgroepen werken heel concreet verder op Dieselgate.

Dat is de stand van zaken, collega's. Dit wordt goed opgevolgd. Het spreekt voor zich dat, als er nieuwe elementen zijn, wij dat ook graag zullen meedelen.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Minister, dank voor uw antwoord. Het stemt mij tevreden dat Vlaanderen in de Europese Raad en de technische commissie het strenge standpunt van de Commissie verdedigd heeft en haar bezorgdheid uitgedrukt heeft. Men heeft geen meerderheid kunnen bereiken. Maar als het Europees Parlement erin slaagt om haar bezwaren door te voeren, dan komt er een nieuwe poging om te kijken hoe ver we een volgende keer kunnen geraken. Ik stel het ten zeerste op prijs dat wij op de strenge positie zitten.

Als ik de andere punten die niet zozeer tot mijn vraag behoorden, verder afloop, ben ik ook blij om te horen dat op het vlak van het verminderen van de stikstof een heel actieplan aan de gang is. Ook belangrijk vind ik dat de Commissie zich duidelijk moeit in het onderzoek naar de fraude zodat zodra de fraude kan worden vastgesteld op een objectieve manier, we ook de nodige stappen kunnen zetten, juridisch en fiscaal, gebaseerd op de objectieve vaststelling van de fraude, op welke schaal, bij welke auto's en dergelijke meer. Ik hoop dat dat nu eindelijk in een stroomversnelling kan geraken. Ik ben het eens met collega Sanctorum dat het toch bizar blijft dat voor zo een grootschalige fraude men nog altijd geen zicht heeft op wat er nu exact aan de hand is. Enkele weken geleden heeft de Volkswagen top het zelfs gepresteerd om de boel plots helemaal weer te beginnen minimaliseren, terwijl daar weinig redenen toe zijn als je kijkt naar de Verenigde Staten die pas beslist hebben om een juridische procedure op te starten rond deze materie.

Ik ben ook blij dat er overleg is met de federale overheid en met uw collega-ministers om hierop verder te werken, want de discussie over de Real Driving Emissions is niet voorbij. Deze zaak speelt zich niet af boven onze hoofden in Europa, maar ook Vlaanderen en België hebben een rol en een stem in te brengen en moeten streng en rechtvaardig ageren. De vorige keer werd er in Europa geen meerderheid voor gevonden. Het Europees Parlement speelt zijn rol en houdt een plenaire vergadering op 18 januari. We kunnen dan misschien proberen om de normen verder aan te scherpen.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Minister, collega's, het verhaal dat hier aan bod komt, en zeker wanneer het gaat over de testmethodologie en de

uitstootnormen, toont aan dat België net niet de strenge aanpak heeft verdedigd. De minister heeft dat hier daarnet ook bevestigd. Het zou er maar moeten aan mankeren, maar België heeft mee gepleit voor de Real Driving Emissions-methode, voor het nagaan van de echte uitstoot van wagens en niet van de theoretische uitstoot. Het zou er nog aan moeten mankeren.

Maar Vlaanderen en België hebben de strengere aanpak van de Europese Commissie mee tegengehouden. Ik heb nog geen duidelijk antwoord gekregen waarom. Ik krijg daar geen duidelijk antwoord op. U zegt dat Nederland veel verder wilde gaan en dat Tsjechië het te straf vond. We kennen de situatie in de Oost-Europese landen, die over het algemeen wat minder ambitieus zijn wanneer het gaat over de regelgeving voor leefmilieu. Laat ons hen dus niet te veel als referentie gebruiken. Er was eensgezindheid in Europa, gesteund door België, om zo weinig mogelijk te doen en om een soepele overgangsregeling te houden voor de sjoemelaars onder de autoconstructeurs. Ik krijg dus geen duidelijk antwoord waarom.

Ik heb mij geïnformeerd bij mensen die heel dicht bij het proces en de opvolging van de Europese standpuntbepaling hebben gestaan. Het komt erop neer dat er in Europa, zeker bij de autoconstructeurs, een teneur is dat de auto's zo goedkoop mogelijk moeten zijn. Dat is de grote dynamiek. De meerkost om te beantwoorden aan een degelijke regelgeving voor auto's, bedraagt 500 euro. Autoconstructeurs willen geen 500 euro extra per wagen spenderen. Europa, gesteund door België, laat dat toe, ondanks het gesjoemel. Dat is voor mij onbegrijpelijk. We vinden altijd dat de Verenigde Staten achteraan hinken wanneer het gaat over leefmilieu en klimaat, maar ze gaan nu verder. Ze hebben strenge normen waaraan de autoconstructeur zich te houden hebben. China heeft recent zelfs beslist om de methode van de Verenigde Staten over te nemen. De Chinezen kijken niet naar Europa, want wij zijn niet straf genoeg, maar ze kijken naar de Verenigde Staten. Dat is toch onwaarschijnlijk. Het is een onwaarschijnlijke dynamiek.

Minister, wat de juridische procedure betreft, begrijp ik niet goed waarop u wacht. Er is toch nog altijd geen echte klacht ingediend bij de onderzoeksrechter. Men gaat ook niet naar de raadkamer. Nochtans is het duidelijk. Er is een Milieuschadedecreet in Vlaanderen dat perfect als referentie voor een klacht kan dienen. U sprak daarnet over burgerlijke partijstelling, maar wat er nu allemaal gebeurt, is 'met het oog op'. De echte juridische stappen wilt u blijkbaar niet zetten. Voor mij is het niet duidelijk waarop u eigenlijk wacht. Op dit moment is het toch duidelijk dat er een probleem is, dat Volkswagen te ver is gegaan en dat wij als overheid moeten optreden, ook op juridisch vlak. Blijkbaar is er ergens een obstructie, maar het is niet duidelijk waar ze zit.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw reactie.

Het is heel belangrijk dat er werk wordt gemaakt van de vergroening van het wagenpark. Er zijn al belangrijke stappen gezet op fiscaal vlak. U hebt ook een aantal andere maatregelen opgesomd die eraan komen. We kijken er natuurlijk naar uit.

Fraude is een schandaal dat moet worden bestraft. Ik ondersteun de juridische stappen die wel degelijk werden ondernomen. We kijken ook uit naar het onderzoek en naar het resultaat dat er zal zijn.

Ik denk dat we de nieuwe testen moeten verwelkomen. De oude waren veel te flexibel, wat duidelijk is geworden met het gesjoemel. Er moet worden toegezien op een snelle invoering van die testen. Onze regering kan misschien aan Europa een signaal geven dat wij daarachter staan. Minister, het is niet alleen belangrijk om die testen zo snel mogelijk in te voeren, maar het is ook belangrijk dat er één Europees controleorgaan komt zodat de controles op een correcte en gelijkaardige manier

kunnen worden uitgevoerd. Ik pleit er dus voor om ook een signaal aan Europa te geven dat de Europese aanpak wel degelijk zeer belangrijk is in dit dossier.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik deel de verontwaardiging van de heer Sanctorum volledig. Het is hallucinant dat nadat er fraude is vastgesteld in de naleving van uitstootnormen, er een voorstel wordt gesteund dat de uitstootnormen versoepelt, in plaats van autoconstructeurs te dwingen om modellen op de markt te brengen die voldoen aan de Europese uitstootnormen. De Amerikaanse uitstootnormen zijn trouwens dubbel zo streng als de onze. Zo ongelooflijk streng zijn ze dus niet eens.

Ik weet uit zeer goede bron dat op de besloten lunch van de Raad Leefmilieu van 16 december – ik benadruk wel dat u daar niet op aanwezig was – er tussen de lidstaten is gesproken over de manier waarop men de Europese parlementsleden onder druk kan zetten omdat “ze niet goed beseffen waarmee ze bezig zijn, gelet op de industriële belangen die gemoeid zijn met dit dossier”. Ik ben al blij dat het Europees Parlement zijn tanden laat zien en het voorstel van de S&D-fractie net voor het kerstreces tot oprichting van een onderzoekscommissie heeft goedgekeurd. Mijnheer Van Rompuy, uw partijgenoten hebben trouwens tegen dat voorstel gestemd.

Wat betreft de 98.000 benzinewagens van Volkswagen waarmee ook gesjoemeld zou zijn, hebt u niet gezegd welke verdere stappen de regering zal nemen.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): We moeten er blij om zijn dat men zich nu eindelijk wil baseren op de werkelijke uitstoot. Dat wordt echter gekoppeld aan een flinke marge die wordt getolereerd en daarmee hebben de collega's aan de linkerzijde het moeilijk. Toen ik dat voor het eerst hoorde, was dat ook mijn reactie: er wordt een tolerantiemarge ingebouwd die de zaak ondergraaft. Ik heb toch het gevoel dat dit een stap vooruit betekent. Heel veel auto's overschrijden momenteel viermaal de norm. Dit wordt nu toch al gehalveerd. Het is misschien een te kleine stap, maar het is toch een stap vooruit. Mijn grote vrees is dat als alles nu van tafel wordt geveegd en men helemaal opnieuw moet beginnen met onderhandelen en bestuderen, we nog veel verder van huis zijn. Ik ben geneigd om te zeggen dat we deze stap nu moeten zetten en daarna moeten nagaan hoe er verder kan worden gegaan.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Ik wil nog eens heel duidelijk en uitdrukkelijk stellen dat er een groot verschil is tussen de fraude bij Volkswagen, Dieselgate dus, en de hele discussie over de Real Driving Emissions. Dat zijn twee totaal verschillende dossiers die hier door een paar parlementsleden, om het wat smeug en leuk te maken, op één hoop worden gegooid. Men doet alsof er nu in Europa is beslist om tegemoet te komen aan fraude gepleegd door Volkswagen. Dit heeft niets met elkaar te maken. De twee dossiers zijn apart behandeld op de Raad Leefmilieu. Uiteraard veroordeelt iedereen die fraude en daarom zetten we juridische stappen.

Er is altijd al een onderscheid geweest tussen de reële uitstoot van wagens en die op een testbank. Nu zegt Europa dat we normen zullen opleggen – deze procedure was al bezig vóór de Dieselgate – waarbij de juiste uitstoot wordt vastgelegd, de Real Driving Emissions. Het klopt dat er vanuit de Commissie een voorstel was dat we ook hebben gesteund, maar dat niet alle 28 lidstaten er achter stonden. In het technisch comité is gezocht naar een compromisvoorstel. Dat is toch logisch als je met 28 lidstaten tot een oplossing moet komen. Het compromis is een stap vooruit en is al beter dan wat er vandaag geldt.

Mijnheer Sanctorum, ik vind het opmerkelijk dat u verwijst naar China en dat het daar zoveel beter zou zijn dan hier. Ik nodig u uit om op het moment dat er smog is in Peking eens samen op stap te gaan. Dan zult u zien dat het hier in Brussel, Antwerpen en Gent allemaal nog meevalt. *(Opmerkingen van Hermes Sanctorum-Vandevoorde)*

Ik heb u dat toch horen zeggen daarnet.

Wat het onderzoek betreft, zijn er twee aspecten. Europa zoekt het verder uit en we sluiten ons daarbij aan. We zullen ervoor zorgen dat alle informatie wordt doorgegeven. Dat geldt ook voor de benzinewagens, mijnheer Vandenbroucke. Daarnaast hebben we zelf aangifte gedaan, wat ons de beste garantie geeft als het onderzoek verder loopt en de strafklacht wordt behandeld om betrokken te worden vanop de eerste rij. Op die manier kunnen we vergoed worden voor onze schadeclaims. Dat is de enige juiste weg. Als men op Europees en wereldniveau nog niet alles in kaart heeft gebracht, hoe had Vlaanderen dat dan al kunnen doen? Het is logisch dat we ons aansluiten bij wat op Europees niveau gebeurt. We zullen dat doen met volle overtuiging. Daarnaast lopen ook de drie werkgroepen in België.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Ik ben blij dat de minister nog eens heeft herhaald dat België op het strenge standpunt van de Commissie stond inzake de Real Driving Emissions.

Inzake de fraude – alles wordt hier op een hoopje gegooid – op het strafrechtelijke vlak heeft België zich benadeelde partij gesteld. Maar strafrechtelijke zaken zijn nog altijd in handen van het openbaar ministerie. Je kunt niet veel meer doen dan je benadeelde partij te stellen. Op het burgerrechtelijke vlak en voor de fiscaliteit enzovoort moet je eerst de schade kunnen vaststellen vooraleer je op een zinvolle manier kunt procederen. Ook daar zijn alle stappen gezet die moesten worden gezet.

Er zijn hier nog twee interessante bedenkingen gemaakt. Mevrouw De Vroe zei dat het eigenaardig is dat het een Europees bedrijf is dat sjoemelt, en dat het een Amerikaanse instantie is die het bedrijf pakt. Diezelfde problemen hebben we gezien inzake fiscale ontwijking. Het zijn de VS geweest die hebben geageerd. Er is dus een gebrek aan controlecapaciteit binnen de Europese instellingen. Een echt, goed werkend Europees controleorgaan zou een geweldige stap vooruit zijn. Dan kunnen we op hetzelfde niveau komen als de VS. Dat is veeleer een vraag naar efficiëntie van de instelling, dan dat de Amerikanen Europa plots zouden voorbijsteken inzake klimaat. Dat is bij de haren getrokken.

Helemaal bij de haren getrokken, is dat Groen pleit voor een Chinese aanpak inzake klimaat. Dat is de absurditeit van het eigen betoog. Deze regering en België hebben in deze stand van het onderzoek en van de Europese wetgeving al het nodige gedaan om streng te zijn en snel vooruit te gaan in het beschermen van het klimaat, inzake fraude en inzake het schenden van normen die eigenlijk beter niet worden geschonden.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Als de CD&V-fractie de link legt tussen de Groenfractie en de smog in China, dan begint het inhoudelijk discours wat wankel te worden. Dat betekent dat de inhoudelijke argumentatie begint af te zwakken. In elk geval, dank u voor de vermelding.

Uiteraard is er een smogprobleem in China, maar de Chinezen zijn zich daarvan bewust. Waar kijken ze naar om zich te inspireren? Niet naar Europa, maar naar de Verenigde Staten. Daar ging het natuurlijk over. Maar goed, als jullie op de eerste werkdag van het parlement spelletjes willen spelen, heb ik daar geen probleem mee. Het zal me worst wezen.

Waar het eigenlijk over gaat, is dat angst Europa regeert. Daar heb ik echt moeite mee. De grote woorden werden niet geschuwd toen het dieselschandaal pas aan het licht kwam. Na enkele weken en maanden trekt iedereen zijn staart in, en begint men zich achter elkaar te verschuilen: 'Het was wel wat moeilijk binnen Europa met 28 lidstaten.' Ja, dat zal wel zijn. En vervolgens is het de technische commissie met de administratie. Iedereen schuift de verantwoordelijkheid naar elkaar door, maar waar het uiteindelijk over gaat, is dat Europa een bijzonder soepele regeling wil uitwerken, tenminste op lidstatenniveau. Inderdaad, er is nog hoop. Misschien houdt het Europees Parlement de zaak tegen. Maar België, en dus ook Vlaanderen, heeft zich helemaal niet progressief opgesteld. En dat is een fundamenteel probleem, minister.

Dit verhaal zal nog worden vervolgd. Over enkele weken mag u opnieuw een resem vragen verwachten over de voortgang van deze zaak. Nogmaals, het is onbegrijpelijk dat er na enkele maanden nog altijd geen duidelijk zicht is op de omvang van de hele frauduleuze zaak van Volkswagen en waarschijnlijk ook andere autoconstructeurs. Hoe is het mogelijk dat dit na enkele maanden nog altijd niet duidelijk is? Voor mij is dat een raadsel.

Gweny De Vroe (Open Vld): Minister, het is een goede zaak dat u in het kader van deze discussie duidelijk hebt gezegd dat het fraudedossier en het nieuwe systeem totaal afzonderlijke zaken zijn. Inzake het fraudedossier heeft de regering de juiste stappen genomen om dat juridisch aan te kaarten. We moeten het resultaat en het verdere onderzoek afwachten. Het is logisch dat we dat vanuit het parlement van nabij zullen opvolgen.

De nieuwe methode van testen moeten we met open armen verwelkomen. Minister, ik hoop dat u meeneemt dat het belangrijk is om naar één Europees controleorgaan te gaan, in verdere besprekingen met het federale maar ook met het Europese niveau. Dat is een goed voornemen voor dit nieuwe jaar.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de gevolgen van het schorsingsarrest van de Raad van State van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) Zeehaven Antwerpen voor de aanleg van het Saeftinghedok – 621 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, als gast in deze commissie wil ik eerst mijn beste wensen voor het nieuwe jaar aan iedereen overmaken.

Mijn vraag gaat over de aanleg van het Saeftinghedok. De verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven, en dus van het Saeftinghedok, is enorm belangrijk voor onze Vlaamse economie en voor de tewerkstelling. Er zijn tal van raakvlakken. Verschillende stukken van het dossier komen samen in het Saeftinghedok: economie, ruimtelijke ontwikkeling, natuur, mobiliteit enzovoort.

Twee maanden geleden was er de jammerlijke gebeurtenis: een preventieve schorsing door de Raad van State van een deel van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen'. Dit GRUP is belangrijk voor de ontwikkeling van de Saeftinghezone, zoals voorzien in het regeerakkoord en zoals nadien met een positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) bevestigd werd in de verdere plannen voor de aanleg van het Saeftinghedok.

Voor de economische groei van onze wereldhaven is het primordiaal dat de bijkomende capaciteit er komt. De jaarcijfers zijn bij iedereen bekend. Uiteraard is de timing van groot belang, maar nu heeft de Raad van State bij hoogdringendheid een deel van het GRUP geschorst.

Als antwoord op mijn actuele vraag van 25 november in de plenaire vergadering antwoordde u dat u op vrijdag 27 november al naar de regering zou gaan met een aantal pistes om tot een oplossing te komen. U sprak in de plenaire vergadering al heel voluntaristisch over een decreet betreffende complexe projecten. Dat zou mogelijkheden bieden, maar uiteraard waren er ook tal van andere te bekijken pistes.

Groot was dan ook mijn verbazing toen ik een dag later in Gazet van Antwerpen las dat de Vlaamse Regering geen beroep zou doen op het nieuwe decreet Complexe Projecten om de procedure voor de aanleg van het Saeftinghedok en de Antwerpse Waaslandhaven te versnellen.

Tot daar geen probleem: ik ging ervan uit dat er een andere en betere oplossing was. Het laatste zinnetje van het artikel was echter onrustwekkend. Daarin stond: "De regering heeft nu geoordeeld dat het dossier ook zonder het bijzonder decreet sterk genoeg is om de administratieve en juridische procedures te overleven." De bron is mij onbekend, er wordt gewoon naar de Vlaamse Regering verwezen.

Dit is natuurlijk een andere berichtgeving dan de verklaringen die u vlak daarvoor gaf in de plenaire vergadering. Toen bracht Gazet van Antwerpen de titel: 'Schauvliege wil Saeftinghe redden.' Dat is heel anders dan: 'Geen bijzonder decreet voor Saeftinghedok.'

Ik kreeg ook nergens bevestigd vanwaar het bericht kwam. Het was niet gesigneerd en er stond geen citaat bij. De personen die ik heb aangesproken, waren er blijkbaar allemaal van overtuigd dat er nood is aan een oplossing. Ze waren er ook van overtuigd dat er zonder die oplossing dramatische gevolgen kunnen zijn die vertragingen met zich meebrengen.

Minister, na deze bloemlezing uit de media kom ik tot mijn vraag. Is de schorsing van het GRUP besproken op regeeringsniveau? Zal de Vlaamse Regering verdere stappen ondernemen? En zo ja, welke? Of klopt het artikel toch en werd er inderdaad beslist dat er geen bijkomende actie vereist is? Kunt u, als er nog geen kant-en-klare oplossing is, toch al meer duidelijkheid geven over de pistes en minstens al zicht geven op de – heel dringende – timing om een en ander te trancheren?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Voorzitter, mevrouw De Ridder, voortbouwend op uw actuele vraag van november hebben we in de Vlaamse Regering op basis van de gedeeltelijke schorsing van het ruimtelijk uitvoeringsplan die de Raad van State heeft uitgesproken en in afwachting van een definitieve uitspraak, een aantal mogelijkheden besproken. We hebben ook bekeken wat de consequenties ervan zijn en wat ze juridisch betekenen. We zijn toen tot de conclusie gekomen dat het in elk geval bijzonder relevant was om de procedure voort te zetten en dat we geloofden in de oplossing die op tafel lag. We wilden zeker de definitieve uitspraak afwachten.

Dit sluit niet uit, en dat is ook zo afgesproken in de Vlaamse Regering, dat ook een aantal andere alternatieven werden bekeken. Op dit moment wordt de mogelijkheid van de complexe projecten niet helemaal uitgesproken, maar die is niet zo evident. We moeten ervoor zorgen dat die niet vertragend werkt. Het is voor ons belangrijk dat als we oplossingen geven, het betere oplossingen zijn. Dat is wat wij samen met de minister bevoegd voor de openbare werken en de mobiliteit aan het uitwerken zijn. We zullen er terug mee naar de Vlaamse Regering gaan wanneer

we meer duidelijkheid hebben of we op basis ervan een betere en relevante oplossing kunnen bieden.

In elk geval was de conclusie in de Vlaamse Regering in november dat we ons wat de procedure betreft, sterk voelen om die voort te zetten. Dat sluit niet dat we ook bekijken of er andere mogelijkheden zijn, maar die moeten we nog in de Vlaamse Regering bespreken.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik blijf toch wel op mijn honger zitten. U zegt tegen me in de plenaire vergadering: "De pistes liggen klaar. Ik, de grote verdediger, de redder van het Saeftinghedok, ga vrijdag naar de regering." (*Opmerkingen van minister Joke Schauvliege*)

Ik citeer gewoon uit het verslag van de plenaire vergadering. U zei: "Ik ga meteen vrijdag naar de regering."

Een dag later las ik: "Geen bijzonder decreet voor Saeftinghedok."

En vandaag geeft u weer een licht aangepaste versie. U zegt dat het besproken is, dat alles op tafel werd gelegd, maar dat u de procedure handhaaft. Voor alle duidelijkheid: ik vind dat een goede zaak en evident. U zegt ook dat u niet uitsluit dat in de toekomst een en ander nog verder wordt bekeken.

Er is een sense of urgency. Er doen langs alle kanten tal van documenten de ronde. Ze worden doorgestuurd. Allerlei cijfers worden ons naar het hoofd gesmeten. U moet niet ver zoeken: kijk gewoon naar het verslag over de havens dat de Nationale Bank publiceert. De sense of urgency is toch wel duidelijk.

Het gaat om een haven die net, op het einde van het jaar, de kaap van 200 miljoen ton heeft gerond. Ik denk dat we daar met zijn allen heel fier en tevreden over kunnen zijn. Daar ga ik toch van uit. Dat is een haven die maar liefst 150.000 gezinnen werk geeft, de kost geeft. Als dan duidelijk wordt gemaakt dat men er zonder vertraging voor moet zorgen dat dat Saeftinghedok er komt, dan ga ik ervan uit dat er redenen zijn om aan te nemen dat er dramatische gevolgen zouden zijn als dat niet zonder vertraging kan.

De baseline, uw houding in de plenaire vergadering dat men naar een oplossing gaat, vind ik goed. U handhaaft de procedure. Dat is een goede zaak. Ik verwacht nu echter toch wel iets van u, zoveel weken na de laatste regeringsbijeenkomst. Het is niet aan mij om vandaag aan u te zeggen dat het zo of zo moet. Ik verwacht eigenlijk dat de regering of u als bevoegd minister ter zake echt daadkracht toont, dat u echt de vlucht vooruit neemt.

Er zijn verschillende mogelijkheden. We kunnen het GRUP hernemen vanaf de voorlopige vaststelling. We kunnen er inderdaad een complex project van maken. Dat is de mogelijkheid die u al hebt gelanceerd. Elders gaan er natuurlijk dan weer stemmen op voor een decretale vergunning als laatste redmiddel. Er is – heel belangrijk – ook al op diverse fora geopperd dat men op zeer korte termijn een aanpassing van het Natuurdecreet zou kunnen realiseren. Er zijn tal van mogelijkheden. Ik ga niet aan u zeggen wat u moet doen, maar ik hoop wel te mogen verwachten dat u als bevoegd minister die mogelijkheden naast elkaar legt, dat u zegt dat dit primordiaal is, dat we ervoor gaan, dat u tabellen bezorgt met de mogelijke vertragingen, met de pluspunten, de negatieve punten, de bedreigingen voor het dossier. Wat betekent dat voor de lopende procedure? Ik zou heel graag hebben dat u daarmee ook naar het parlement komt, maar ik verwacht op zijn minst dat u ermee naar de Vlaamse Regering gaat.

Ik hoop dat ik ervan mag uitgaan dat we allemaal die sense of urgency delen. Ik meen dat die niet echt wordt betwist, door wie dan ook. Ik herhaal dan echter mijn vraag. Wanneer gaat u daarmee naar de regering, naast de lopende procedure? Een klein voorbeeld is die aanpassing van het Natuurdecreet voor die verankering van die voorafgaande natuurcreatie die men kan doen. Is men daarmee bezig? Zijn uw diensten iets aan het uitwerken? Ik zie dat er wordt geknikt aan uw linkerzijde. Dat geeft me hoop. Zijn uw diensten dat aan het uitwerken? Zult u daarmee naar de regering gaan? Zo ja, op welke termijn? Ik blijf toch hopen dat we ter zake samen aan de kar kunnen trekken in de goede richting, en dat we spoedig kunnen bewijzen in dit dossier te kunnen landen, en dat we ook kunnen bewijzen dat we volop de kaart trekken van die economische ontwikkeling en die toch niet onbelangrijke bijhorende tewerkstelling.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Caroline Bastiaens (CD&V): Minister, collega De Ridder heeft al uitvoerig het belang van het project geschetst, dus ik zal dat niet doen. We hebben dat recent ook nog eens gedaan, naar aanleiding van een actuele vraag in de plenaire vergadering.

Ik onthoud vooral uit uw antwoord dat u wel degelijk die sense of urgency ook ziet, zoals collega De Ridder heeft gezegd. U hebt zelf letterlijk gezegd dat de timing van belang is. In dat licht denk ik dat u vandaag hebt geantwoord wat u kunt antwoorden. Ik ben vooral blij dat u zegt dat die timing voor u vooropstaat, maar dat u er ook voor wilt zorgen dat we datgene kunnen realiseren waarvan we allemaal overtuigd zijn dat het moet worden gerealiseerd, net gezien het economisch belang voor de haven. Ik zal dan ook helemaal niet beginnen te speculeren over alle mogelijke maatregelen die kunnen worden genomen. Ik meen dat de juiste mensen op de juiste plaats dat moeten doen.

Ik zal echter niet verhelen dat ik inderdaad wel geloof in het instrument van het complexe project. Alle debatten die we daar al over hebben gevoerd, en alle procedures geven immers aan dat het ook gewoon een complex gegeven is. Laten we dus proberen die instrumenten die we hebben, zo goed mogelijk in te zetten. Ik hoop dat we dan snel groen licht kunnen krijgen en dat u samen met uw collega Weyts in dezen de juiste stappen zult kunnen zetten. Ik ben dus in blijde verwachting.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Voorzitter, collega's, ik had een enigszins andere lezing van het verslag van de plenaire vergadering en het betoog van de minister ter zake. Wel heb ik gehoord dat het dossier met de nodige naarstigheid zou worden bespoedigd, maar dat we nu wel even moeten wachten op de uitspraak van de Raad van State.

Ik weet ook niet of het nu aan de orde is om per se met nooddecreten te zwaaien of de constructie van de complexe projecten aan te nemen. Ik laat dat alsnog over aan de wijsheid van de regering. Uiteraard blijft mijn fractie volmondig achter de realisatie van dit project staan, maar elk belangrijk infrastructuurproject dat een economische meerwaarde kan bieden, moet die natuurlijk waarmaken. In die zin blijven we ook hameren op voldoende aandacht voor de economische meerwaarde die dit project moet en kan realiseren, en ook op de goede ontsluiting daarvan.

Minister, verder meen ik echter dat u de goede weg bent ingeslagen, en dat het wijs is om te wachten op de uitspraak van de Raad van State. Ik zou daarom toch geen overhaaste beslissingen nemen of randinvesteringen lanceren waarop men achteraf misschien moet terugkomen. U hebt dus het volle vertrouwen. Ik heb eigenlijk geen verdere vragen, alleen de hoop dat u met wijsheid en daadkracht dit dossier verder tot een goed einde brengt.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Mocht dat niet helemaal duidelijk zijn, dan wil ik even iets rechtzetten. De collega's zeggen dat iedereen hier geweldig enthousiast is over het Saeftinghedok, maar dat is niet helemaal correct. Met name ikzelf en mijn fractie zijn heel enthousiast over een bijkomende havenontwikkeling, maar net wegens het belang van de tewerkstelling, dat ook mevrouw De Ridder benadrukt, vinden we het veel interessanter om naar industriële projecten te gaan die, zoals talloze economen ook al hebben aangetoond, meer tewerkstelling genereren en minder vrachtwagens met zich zouden meebrengen. In Antwerpen weten we daar op dit moment en zelfs in de toekomst immers moeilijk weg mee.

Er was in de plenaire vergadering een beetje een teaser gegeven, namelijk dat er verschillende pistes zijn. Vrijdag zou men beslissen. Het was voor ons allemaal spannend wat het vrijdag zou worden op de regering. Dan heb ik in de pers en in de verslaggeving van de regering zelf gelezen dat er beslist was om niet naar een andere procedure te gaan maar de procedure te laten lopen. Vanuit de benadering van een rechtsstaat vond ik dat geen slechte beslissing. Ik stond een beetje op dezelfde lijn als de heer Schiltz. Maar daarmee verbaast uw antwoord mij nu. U zegt dat u wel hebt beslist, maar u hebt beslist om niet te beslissen. U zegt dat er is beslist dat de verschillende pistes open blijven. U hebt beslist om de uitspraak en de Raad van State af te wachten maar u hebt ook beslist om die andere pistes nog te onderzoeken en eventueel op uw beslissing terug te zullen komen. Dat lijkt me zeer onduidelijk. Is er al een nieuwe datum vastgelegd waarop de Vlaamse Regering opnieuw die pistes die u blijkbaar opnieuw op de tafel zult leggen, zal bekijken en er een nieuwe beslissing over zal nemen? Of is dit een probleem van onenigheid van de regering? Zo lijkt het een beetje naar aanleiding van dit parlementaire gesprek.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Collega Vanbesien, er is geen onenigheid in de Vlaamse Regering, laat dat duidelijk zijn. Het klopt dat wij in november alle pistes op een rijtje hebben gezet. De conclusie van de voltallige regering was dat voortzetten het beste is, maar we toch nog eens de piste van het complexe project verder zouden bekijken. We doen dit alles in heel nauw overleg, collega De Ridder, met de minister bevoegd voor de haven, mijn goede collega Ben Weyts. Elke stap wordt samen met hem bekeken. Mocht er een juridische oplossing zijn die alles in een-twee-drie oplost en zorgt dat het dossier snel op de sporen kan worden gezet, dan was die stap al gezet. Zo simpel is het niet. Het is een dossier waar al heel veel juridische stappen in ondernomen zijn, waar al vaak uitspraken in gebeurd zijn die we niet hadden verwacht. We moeten dat goed doordacht doen. We moeten dat ook goed bekijken. Complexe projecten zijn iets nieuws. Het is gestemd. Het zou een van de eerste dossiers zijn die binnen dat traject worden opgestart, dus zo eenvoudig is dat niet. Wij hopen zeker zo snel mogelijk naar de Vlaamse Regering te gaan, met eventueel een afweging om in een complex project te stappen. Dan zullen we dat samen met de minister bevoegd voor de openbare werken op de regering brengen.

We zetten de procedure in ieder geval voort.

Collega Vanbesien, er is geen onenigheid. Maar uiteraard bekijken we ook nog eens de piste van een complex project van dichtbij. Mocht het een betere, snellere of efficiëntere oplossing zijn, dan sluiten we dat niet uit. Ik denk dat iedereen dat op dat moment zal verwelkomen. We moeten zorgen dat dat goed in elkaar zit en goed onderbouwd is. Daaraan zijn we nu aan het werken.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): U vatte het goed samen. Het is besproken op de regering en er is beslist om de procedure voort te zetten, maar dat sluit niet uit dat er verder wordt bekeken wat daarbovenop nog kan. Dat is natuurlijk niet te verenigen tot het complex project op zich.

Collega Schiltz, wachten op een uitspraak van de Raad van State, doen we voor alle duidelijkheid nooit. De Vlaamse Regering is volop bezig met administratieve lussen en probeert steeds te remediëren. Ik denk dat het een goede zaak is om projecten weer vlot te trekken. Er zijn nog heel veel andere manieren dan het nooddecreet waartoe u het debat probeerde te verenigen. Dat is natuurlijk niet de bedoeling.

Minister, u zei dat niet wordt uitgesloten dat er nog verdere pistes worden bekeken. Je hebt natuurlijk het complexe project, maar ik heb een beetje de vrees dat men dan gewoon gaat starten van nul. Dat is een van de risico's. Ik blijf zitten met twee heel duidelijke vragen, waar ik nog geen antwoord op heb gekregen, minister. Wat met een verankering van de proactieve natuurontwikkeling in het Natuurdecreet, een decretaal initiatief? Ik zag de medewerker lichaamstaal uiten. Misschien kunt u daarover iets zeggen. Is uw administratie daarmee bezig? Er is ook de vraag naar een duidelijke timing en tabel van de voor- en nadelen van de verschillende pistes. Wanneer zou u daarmee naar de regering gaan? Dat zijn duidelijk twee relevante vragen waar ik nog geen antwoord op heb ontvangen.

Het is enorm belangrijk dat we hier daadkracht vertonen, uiteraard gezamenlijk in de Vlaamse Regering, maar hier bent u het vooral als bevoegd minister voor de ruimtelijke ordening en de procedures, die de nek moet uitsteken. U zult daar volop onze steun voor krijgen. Dit dossier is voor Antwerpen en de hele Vlaamse economie en tewerkstelling te belangrijk.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Wat het Natuurdecreet betreft, zijn we aan het bekijken of we dat eventueel kunnen verduidelijken. Dat zou eventueel de basis zijn waarop men zegt dat dit kan worden vernietigd. De pro's en contra's van alle verschillende pistes zijn voorgelegd aan de Vlaamse Regering in november.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik onthoud vooral dat men volop voortgaat op de bestaande procedure maar daarnaast al zeker met de proactieve verankering bezig is. Dat vind ik al een positief punt dat ik onthoud. Verder wordt nog gekeken naar andere pistes, waarbij men eventueel ook van complexe projecten zal bekijken wat de voor- en nadelen zijn, met als einddoel het project zo snel mogelijk weer vlot te trekken. Ik zal dan ook de blijde boodschap aan onze collega's meegeven en aan de mensen die voor ons in de Vlaamse Regering zitten, dat ze binnenkort hopelijk daarover actie van u mogen ondervinden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Willem-Frederik Schiltz aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de betrokkenheid van de Vlaamse overheid bij de Construction Academy – 511 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Minister, in verschillende kranten stond op vrijdag 27 november de aankondiging van de bouw van een nieuw gebouw op

het wetenschapspark in Diepenbeek. In dit gebouw zal onder meer de Confederatie Bouw Limburg zich vestigen, maar het moet ook de plek worden waar Limburgse bouwbedrijven, de overheid en de academische wereld samen de nieuwste bouwinnovaties tegen het licht kunnen houden en tastbaar maken. Zo klonk het zeer ronkend.

Het is de bedoeling om bachelor- en masterstudenten Bouw en Architectuur te betrekken bij de realisatie. De wisselwerking creëert de opportuniteit voor de studenten om ervaring op te doen en innovatieve bouwtechnieken toe te passen, wat nodig is om de bouwsector innovatief en modern te houden.

In uw Materialenprogramma vormt bouwen ook een belangrijke cluster voor een transitie naar een circulaire economie. Mij lijkt het dat de start van dit wetenschapsproject en dit kruisbestuivingsproject de aanleiding kan zijn om te zoeken naar een match met de circulaire economie.

Na kennis te hebben genomen van de start van de Construction Academy, zou ik u graag de volgende vragen stellen. Op welke manier is de Vlaamse overheid betrokken bij de Construction Academy? Indien de Vlaamse overheid hierbij betrokken is, hoeveel budget gaat er naar dit project? Welke projecten zullen dit realiseren? Past het voornemen van de Construction Academy in het strategisch hefboomproject 'innovatieve bouwconcepten voor energie en materiaalbewust bouwen'? Zo ja, hoe past dit hierin? Zal het Steunpunt Duurzaam Materialenbeheer of Plan C betrokken partij zijn bij de Construction Academy?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mijnheer Schiltz, het is een mooi project dat de Vlaamse Regering ondersteunt. Het valt onder de bevoegdheid van minister Muyters omdat het over EFRO-middelen (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling) gaat. Het is een van de strategische hefboomprojecten binnen het Vlaams Materialenprogramma. Uiteraard is het gelinkt aan de circulaire economie en de bouwsector. Zowel de Universiteit Hasselt als de Confederatie Bouw Limburg zijn heel nauw betrokken bij de start. Ze hebben ook deelgenomen aan de bedrijfsworkshop in april 2015 over veranderingsgericht bouwen.

Dit alles komt in het wetenschapspark in Diepenbeek. Het gebouw zelf doet dienst als pilootproject, want het wordt ook in de lijn van de circulaire economie gebouwd. De inspiratie en ook de nieuwe contacten die daaruit voortvloeiden, hebben ervoor gezorgd dat de Construction Academy strenge eisen heeft gesteld op het gebied van duurzaamheid. Het is ook zo dat de studenten dit alles kunnen opvolgen en onder meer de lifecycle-kost kunnen berekenen.

Als u meer wilt weten over budgetten, zou u het best een vraag stellen aan minister Muyters.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Minister, dat zal ik zeker doen.

Het is me even ontgaan of het Steunpunt Duurzaam Materialenbeheer of Plan C betrokken zijn. Verder is het natuurlijk fantastisch goed nieuws. We kunnen hiermee in Vlaanderen de leiding nemen in een innovatief economisch en ecologisch concept. Over de concrete financiering zal ik een vraag stellen aan minister Muyters. Ik hoop dat er in Vlaanderen door toedoen van u en de hele Vlaamse Regering nog meer dergelijke projecten kunnen worden gerealiseerd.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Plan C is betrokken via het Vlaams Materialenprogramma. Niet rechtstreeks dus, maar ze denken wel mee in die cluster.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de afvalverbrandingscapaciteit in Vlaanderen
– 622 (2015-2016)**

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gwenny De Vroe (Open Vld): Minister, collega's, dat we de draagkracht van onze planeet momenteel overschrijden, is bekend. Het is ook bewezen dat we te veel grondstoffen ontginnen en dat we verantwoordelijk zijn voor de klimaatopwarming, met alle gevolgen van dien. Hoe wij omgaan met de resterende grondstoffen, vormt waarschijnlijk een van de grootste uitdagingen van deze eeuw. Ik ben dan ook zeer blij dat voor het eerst in de geschiedenis 195 landen zich op de klimaat-top van Parijs ertoe hebben verbonden om hun CO₂-uitstoot te reduceren.

Het stimuleren van de kringlooeconomie en het nieuwe Materialendecreet staan in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering. Binnen die logica kiest het regeerakkoord ervoor om de afvalverbrandingscapaciteit af te stemmen op de nog resterende restafvalproductie. Ook in de beleidsbrief kan ik deze beleidslijn terugvinden – terecht. In het buitenland zijn er ondertussen meerdere voorbeelden die erop wijzen dat een overcapaciteit aan afvalverbranding ertoe leidt dat men minder afval recycleert. Vlaanderen moet er dus goed over waken dat de beschikbare verwerkingscapaciteit binnen de perken blijft, willen we de ambitieuze doelstellingen van het Materialendecreet realiseren. Ook uit de hoorzittingen in de vorige legislatuur bleek dat overcapaciteit te allen tijde moet worden vermeden.

Toch zijn er signalen dat diverse initiatieven nog altijd mikken op een uitbreiding van de afvalverbrandingscapaciteit. In mijn eigen gemeente Kampenhout in Vlaams-Brabant wordt er nog altijd een nieuwe oven gepland, met name Recover Energy, maar er zijn ook nog andere initiatieven.

We mochten zopas het nieuwe ontwerp van uitvoeringsplan huishoudelijk afval ontvangen. Daarin lees ik dat de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) verklaart dat Vlaanderen momenteel een evenwicht kent tussen het beschikbare aanbod en de verbrandingscapaciteit. Een vergunningaanvraag voor nieuwe capaciteit of uitbreiding van bestaande capaciteit krijgt alleen groen licht bij afbouw van bestaande capaciteit. Ik stel opnieuw vast, net zoals tijdens de hoorzitting, dat er geen nood is aan extra capaciteit.

Tijdens de vorige legislatuur heb ik vanuit de oppositie voorgesteld om een stop te zetten op het verlenen van nieuwe milieuvergunningen voor bijkomende verbrandingscapaciteit, maar de meerderheid heeft dat toen niet goedgekeurd. Deze vraag is anno 2016 nog altijd zeer terecht en actueel. Het lijkt me dan ook belangrijk dat de Vlaamse Regering duidelijkheid schept over de capaciteit. Het zou daarenboven onverdedigbaar zijn om mogelijke initiatiefnemers niet op voorhand duidelijkheid te geven over de Vlaamse beleidsvisie, met als gevolg dat men alsnog allerlei voorbereidende kosten zou maken voor projecten die geen kans op slagen hebben.

Kunt u mij informeren over de stand van zaken van de afvalverbrandingscapaciteit in Vlaanderen? Ik vermoed dat die nog steeds in evenwicht is. Welke mogelijke nieuwe verbrandingsovens staan nog op de planning? Wat is uw standpunt betreffende het invoeren van een moratorium op extra afvalverbrandingscapaciteit of

capaciteit voor energieproductie uit afval zolang er meer afvalverwerkingscapaciteit in Vlaanderen is dan het aanbod van te verbranden afvalstoffen, met andere woorden zolang er een evenwicht heerst? Op welke manier zult u afdwingen dat provinciebesturen in hun vergunningverlening rekening houden met deze beleidsprincipes van het regeerakkoord?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mevrouw De Vroe, ik heb de recentste cijfers meegebracht. De theoretische verwerkingscapaciteit is 2021 kiloton. Het aanbod brandbaar afval is 1942 kiloton. Daar zit een klein verschil op, maar dat is logisch. Er zijn seizoensschommelingen en af en toe is er een stilstand. Het aanbod aan brandbaar afval en de beschikbare verwerkingscapaciteit zijn dus in evenwicht.

Er wordt inderdaad gewerkt aan een nieuw uitvoeringsplan. Het openbaar onderzoek wordt opgestart van 11 januari tot en met 10 maart 2016. Als de tekst er is en in openbaar onderzoek gaat, zal deze uiteraard ook worden overgemaakt aan het Vlaams Parlement en zal er advies worden gevraagd aan de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) en de Minaraad.

U vraagt ook wat er zal gebeuren op het vlak van de capaciteit en wat ik denk van een eventueel moratorium. Het regeerakkoord is op dat vlak bijzonder duidelijk. We stemmen de afvalverbrandingscapaciteit af op de nog resterende restafvalproductie. We streven dus naar een evenwicht tussen het aanbod aan brandbaar afval en de verbrandingscapaciteit. Dat is voor mij de leidraad op basis waarvan we de komende jaren zullen werken.

Het Materialendecreet is ook duidelijk. De provincies moeten zich houden aan de uitvoeringsplannen. Die zijn bindend, tenzij er uitdrukkelijk iets anders staat in het plan. De provinciale overheid mag dus in principe geen vergunningen afleveren die strijdig zijn met een uitvoeringsplan. Het is de verantwoordelijkheid van de OVAM om tegen dergelijke milieuvergunningen in beroep te gaan.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): Minister, u weet dat ik dit dossier al een hele tijd van dichtbij opvolg. Ik ben tevreden dat u opnieuw bevestigt dat u niet zult ingaan op bijkomende verbrandingscapaciteit. U geeft ook het signaal aan de provincies dat het Materialendecreet bindend is. Ik zal dit blijven opvolgen.

Ik ben ook tevreden dat in het ontwerp van uitvoeringsplan huishoudelijke afvalstoffen en gelijkaardig bedrijfsafval van de OVAM opnieuw wordt bevestigd dat er een evenwicht is en dat er geen bijkomende verbrandingscapaciteit zal worden toegestaan. Ik ben nieuwsgierig naar het advies van de SERV. Ik blijf dit van nabij opvolgen.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Ik deel de bezorgdheid van mevrouw De Vroe. We hebben tijdens de vorige legislatuur hetzelfde pleidooi gehouden. We moeten er vooral voor zorgen dat er duidelijkheid is voor eventuele initiatiefnemers. Als er geen bijkomende capaciteit nodig is, dan moet dat bijzonder duidelijk gemaakt worden, en dat kan eventueel via een moratorium.

Het is natuurlijk correct te zeggen dat de provinciebesturen een vergunning kunnen verlenen en dat de OVAM daartegen in beroep kan gaan bij de minister. Dat betekent echter dat de OVAM moet reageren. Met een moratorium daarentegen is het meteen duidelijk dat bijkomende capaciteit niet mogelijk is. Ik hoor u, minister, het regeerakkoord citeren. Een moratorium, of een soortgelijk instrument, is helemaal niet in strijd met de tekst van het regeerakkoord, integendeel. In het

regeerakkoord staat dat aanbod en capaciteit op elkaar moeten worden afgestemd, en daar dient een moratorium net voor. U zegt dat u er de komende maanden en jaren aan zult werken, maar ik vraag me af welke concrete initiatieven u zult nemen in overeenstemming met de geest en de letter van het regeerakkoord.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Collega's, ik wil u er toch even op wijzen dat de minister in haar antwoord volgens mij verder gaat dan wat u vraagt. Een moratorium, zo begrijp ik het, houdt in dat er geen capaciteitsuitbreiding kan komen. Op pagina 77 van het uitvoeringsplan van de OVAM, evolutie en prognose beschikbaar aanbod, lees ik dat het aanbod tegen 2023 nog een heel stuk zal dalen. Met een moratorium zouden we dan op termijn een capaciteitsoverschot krijgen. Daarom denk ik dat het afstemmen van capaciteit op aanbod, zoals in het regeerakkoord staat, verder gaat dan het instellen van een moratorium. Het antwoord van de minister ter zake is dan ook heel duidelijk.

Als we het echter hebben over verder verduurzamen, vernieuwen en innoveren, dan moeten we ons wel afvragen of we in Vlaanderen nog middelen beschikbaar hebben om daarin mee te investeren.

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Een belangrijke beleidslijn van de Vlaamse Regering is inderdaad het afstemmen van de afvalverbrandingscapaciteit in Vlaanderen op de overblijvende hoeveelheid restafval. Ook onze fractie rekent erop dat het beleid maximaal inzet op het vermijden van afvalverbranding. Dat is cruciaal. Hoe minder we moeten verbranden, hoe minder afvalverbrandingsovens er nodig zijn. Een optimale inzet van heffingen op storten en verbranden van bepaalde reststromen is cruciaal voor een betere marktpositie van recyclage in het kader van de uitbouw van een circulaire economie. Daar willen we naartoe. Een gesloten keten is voor onze fractie het uitgangspunt. De minister plant de nodige hervormingen, met zowel het regulerend als financierend kader als vertrekpunt, en we hopen dat we dat zo uitgebalanceerd mogelijk gestalte kunnen geven.

Dan heb ik nog een bijkomende vraag. Binnen de krijtlijnen van het ontwerpplan zal ook verder invulling worden gegeven aan de rol van de verschillende actoren, ook die van de OVAM, in de Vlaamse eindverwerkingscapaciteit. Minister, kunt u eventueel daarvan een stand van zaken geven?

De voorzitter: Ik wil me kort even aansluiten bij de vraag van collega Ceyssens. Wij hebben eenzelfde interpretatie waar het gaat om het betonnen van een plafond versus het nastreven van een evenwicht. Dat is een belangrijk element, dat ook opgenomen is in het regeerakkoord. In het uitvoeringsplan houdt de OVAM rekening met een daling van het aanbod met ongeveer 10 procent tegen 2020. Worden de afvalinstallaties gestimuleerd om naar een dergelijke afbouw toe te werken? Hoe gaan zij daarmee om en hoe worden verder het overleg en het beleid opgebouwd?

De reststromen zullen hoe dan ook nog een tijd verbrand moeten worden. Daarom is het belangrijk dat we daarvoor de nieuwste technieken en innovaties kunnen inzetten. Is er ruimte voor die ontwikkeling?

Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Ik wil nogmaals herhalen dat het evenwicht tussen aanbod en verwerking belangrijk is. Uiteraard willen we zo weinig mogelijk verbranden. Onze ambitie is zo veel mogelijk te recyclen, en we doen dat goed in Vlaanderen. Verbranden is de laatste uitweg. Moratorium of niet, what's in a name? Voor ons is het evenwicht belangrijk. Wil men een installatie sluiten en vervangen door

een meer performante en milieuvriendelijke versie, dan willen wij dat niet onmogelijk maken, mijnheer Sanctorum. Daarom is een moratorium minder aan de orde. Een oude verbrandingsoven, die op het vlak van milieu en uitstoot slecht presteert, moeten we kunnen sluiten en dat gat laten opvullen door een veel performantere installatie, die bijvoorbeeld ook met warmtekoppeling werkt. Er zijn heel wat mogelijkheden. Daarom voelen we ons ook zeer comfortabel met wat we hebben afgesproken, namelijk geen uitbreiding, maar een mooi evenwicht tussen aanbod en capaciteit, en dat principe zullen we ook ten uitvoer brengen.

De vraag over de verschillende actoren begrijp ik niet helemaal. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat de overheid zelf als actor optreedt. De OVAM is een soort waakhond en kijkt of de zaken goed lopen, maar zelf initiatief nemen ligt niet in onze ambitie. Zodra de definitieve teksten er zijn, kunnen we daar verder over discussiëren.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): Minister, ik ben tevreden dat in het ontwerp dat we recent van de OVAM hebben ontvangen, zwart op wit staat dat er een evenwicht moet zijn. Het is belangrijk dat dit naar buiten wordt gebracht en dat er een signaal wordt gegeven op economisch vlak zodat initiatiefnemers weten waar ze staan. Ik zal het openbaar onderzoek verder opvolgen en hoop dat dit definitief in het plan zal worden opgenomen.

Ik heb nog geen antwoord gekregen op de vraag welke zicht u op Vlaams niveau hebt op initiatieven die worden gepland. Dat antwoord mag ook eventueel worden nagestuurd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Robrecht Bothuyne aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de gevolgen van het klimaatakkoord voor Vlaanderen – 639 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord

Robrecht Bothuyne (CD&V): December was een bijzonder belangrijke maand om verschillende redenen, onder andere omdat er zowel op Belgisch als op wereldwijd niveau klimaatakkoorden zijn gesloten. Het Belgisch klimaatakkoord verdeelt de ambities en doelstellingen over het te voeren klimaatbeleid in België tussen de gewesten en de federale overheid tot 2020. Er zullen nog heel wat gezamenlijke inspanningen en concrete maatregelen nodig zijn om die doelstellingen waar te maken.

In Parijs is het Paris Agreement, het wereldwijde klimaatakkoord, gesloten met het streefdoel om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5 graad Celsius. De bedoeling is dat dit een juridisch bindend akkoord is met een concrete opvolging om de vijf jaar van het gevoerde beleid van de individuele lidstaten.

Uiteraard schakelt Vlaanderen zich in in het Europese beleid met de ambitie om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen met 40 procent tegen 2030 in vergelijking met het niveau van 1990. Dat alles zal moeten resulteren in een heel concreet en sterk Vlaams en Belgisch klimaatbeleid. De regering heeft al aangekondigd opnieuw aan te knopen met de traditie om een klimaatop te organiseren. In het verleden zijn ook al klimaatconferenties georganiseerd om ervoor te zorgen dat er een breed draagvlak is in onze samenleving voor het te voeren beleid. Het is belangrijk dat we dat ook nu opnieuw doen. Tegelijk is het nodig dat er een brede aanpak, een brede agenda is van het te voeren klimaatbeleid. Uiteraard gaat het niet alleen

over energie en klimaat, maar ook over huisvesting, mobiliteit en economie die eveneens belangrijke hefboomen hebben om de doelstellingen mee waar te maken.

Minister, op welke manier en met welke maatregelen zal Vlaanderen de doelstellingen van Parijs en van het Belgische klimaatbeleid omzetten in concreet beleid? Die klimaatop moet daar een momentum voor worden. Hoe zal die worden georganiseerd?

Hoe plant u in functie van het verdere beleid 2021-2030 de opmaak van het Vlaams energie- en klimaatbeleidsplan dat u in uw beleidsbrief hebt aangekondigd? Welke concrete topics plant u en hoe zult u uw collega's uit de Vlaamse Regering daarbij betrekken?

Het intra-Belgische klimaatakkoord dat nu is gesloten, heeft jarenlange onderhandelingen geveerd. Het zou de bedoeling moeten zijn om hier efficiënter mee om te gaan in de toekomst. Zijn er al gesprekken gepland met de andere deelstaten en met de federale overheid over het te voeren beleid na 2020?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mijnheer Bothuyne, uiteraard zullen wij onze engagementen volledig inschakelen in wat er op Europees vlak is afgesproken. Het is trouwens zo dat Europa voor de klimaatop in Parijs ook zelf duidelijk had gemaakt wat de bijdrage van Europa zal zijn, met name een reductie tegen 2030 van de broeikasgasuitstoot met minstens 40 procent ten opzichte van 1990. Dat zal worden bereikt door een reductie van 44 procent in de ETS-sectoren (emissions trading scheme) en een reductie van 30 procent in de niet-ETS-sectoren.

De niet-ETS-doelstelling moet nog worden vertaald in bindende doelstellingen voor de Europese lidstaten.

De transitie naar een koolstofarme economie is een van de vijf doelstellingen van de Europese energie-unie, naast energie-efficiëntie, een geïntegreerde energiemarkt, bevoorradingszekerheid en -onderzoek, innovatie en competitiviteit. Men kiest dus resoluut voor een geïntegreerde aanpak van klimaat- en energiebeleid. De lidstaten moeten daarom ook geïntegreerde energie- en klimaatbeleidsplannen opstellen voor de periode 2021-2030. Een eerste ontwerp moet in de loop van 2017 worden overgemaakt.

We stemmen goed af tussen de gewesten en de federale overheid om een dergelijk plan op te maken. Daartoe zullen de gebruikelijke fora worden aangewend: het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid (CCIM), het Energieoverleg tussen de gewesten en de staat (ENOVER) en de Nationale Klimaatcommissie.

Een verdeling van de doelstellingen over de periode 2021-2030 tussen de verschillende overheden kan pas gebeuren wanneer de Belgische doelstellingen in het kader van de Europese besluitvorming bekend zijn. Zodra wij over die informatie beschikken, kunnen wij daaraan ook concreet invulling geven.

Momenteel wordt die Vlaamse klimaatop voorbereid. De extra maatregelen moeten bijdragen aan een aangescherpte Vlaamse broeikasgasreductie, die we willen realiseren tegen 2020, met een doorkijk naar 2030.

In december is er aan alle collega's binnen de Vlaamse Regering gevraagd om binnen hun eigen bevoegdheden een lijst te maken van de extra maatregelen die kunnen worden genomen. Op korte termijn zullen zij daarvan een overzicht bezorgen. Dan zullen wij samen met alle collega's afspreken hoe wij alle verschillende stakeholders zullen betrekken. Het samenbrengen van al die contributies, 'pledges' of bijkomende maatregelen moet uitmonden in de Vlaamse klimaatop. Uiteraard moeten we daarvoor verschillende innovatieve en creatieve Vlaamse initiatieven in

een positief daglicht kunnen stellen. Op die manier willen we het Vlaams Klimaatbeleidsplan bijkomend versterken en een voorbereiding starten voor de periode 2020-2030.

Het wordt dus met overtuiging een voorjaar vol klimaat, mijnheer Bothuyne, samen met de voltallige Vlaamse Regering, maar ook met alle stakeholders en het ruime middenveld.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

Robrecht Bothuyne (CD&V): Minister, een voorjaar vol klimaat kondigt heel wat jaren vol klimaat aan. Ik denk dat de regering de juiste klemtoon legt met het geïntegreerd beleid, een Vlaams klimaat- en energiebeleidsplan. Ik kijk dan ook uit naar de 'pledges' van uw collega's, van de verantwoordelijken voor huisvesting, mobiliteit, economie, landbouw en andere belangrijke sectoren die een bijdrage kunnen leveren voor het te voeren Vlaams klimaatbeleid.

U hebt het over "heel binnenkort". Wat moeten we verstaan onder de timing die u wilt volgen? Op welk moment kan dit in het parlement aan bod komen?

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Minister, het is mij niet helemaal duidelijk hoe die Vlaamse klimaatop zal functioneren. Misschien is het ook gewoon helemaal nog niet duidelijk. Maar wat is eigenlijk de bedoeling? Zal men per sector actoren verzamelen en bekijken hoe men bijkomende reducties kan genereren en gaan die dan naar de regering? Is dat het mechanisme dat men voor ogen heeft of is er een andere werkwijze? Ik zou daarover graag meer klaarheid hebben. Ik neem aan dat het een kwestie is van weken of maximum maanden vooraleer die klimaatop van start gaat. Het werd alleszins aangekondigd als een initiatief op korte termijn.

Wat de periode 2020-2030 betreft, is het nu uitkijken naar de Europese verdeling. Ik had begrepen dat die ongeveer halverwege 2016 wordt verwacht, zodat de Belgische entiteit weet waar die aan toe is. Klopt dat? Kunt u iets meer zeggen over de timing? Is er daarover al een Europese Raad vastgelegd? Kunt u daarover iets meer vertellen?

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Net zoals de heer Bothuyne waren wij zeer tevreden dat er uiteindelijk een zo betaalbaar en haalbaar mogelijk intra-Belgisch akkoord is gekomen over de verdeling van de lasten en lusten. Dat is een belangrijke stap. De klimaatop die u aankondigt, minister, sluit daar zeker bij aan en kan nuttig zijn.

Mijnheer Bothuyne, ik vond u in uw jeugdige overmoed zeer ongeduldig, want u wilt nu al weten wat we zullen doen tussen 2020 en 2030. We wachten inderdaad op wat Europa van ons verwacht. Op het ogenblik dat we dat weten, moeten we daarvan met bekwame spoed werk maken en bekijken hoe we dat implementeren.

Tinne Rombouts (CD&V): Minister, betrokkenheid van de verschillende sectoren en de verschillende bevoegdheden waarnaar de heer Bothuyne verwees, is een belangrijk element, ook voor de realisatie en het draagvlak van het hele klimaatplan. In het verleden is die tred ook ingezet met een klimaatop. Dat heeft toen zijn vruchten afgeworpen. Ik wil mijn waardering uitspreken omdat u de piste van de klimaatop waarvoor u in het verleden hebt gekozen, voortzet in de toekomst. Dat kan namelijk voor het nodige draagvlak en extra daadkracht zorgen.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Collega's, de vorige klimaatbeleidsplannen zijn allemaal tot stand gekomen na klimaatconferenties die heel uitvoerig en breed een consultatie inhielden met alle betrokken actoren: van de Bond Beter Leefmilieu (BBL), Natuurpunt tot de gemeenten, provincies, verschillende bevoegdheidssectoren en het buitenland. Er zijn dus verschillende grote conferenties voorafgegaan aan het huidige klimaatbeleidsplan. We hernemen dat nu.

Wat is anders aan de huidige aanpak? In de loop van januari verwachten we de 'pledges' van alle verschillende beleidsdomeinen. We hebben op Vlaams niveau de Europese aanpak gehanteerd. De VN zei toen tegen de verschillende actoren: vertel wat je wilt doen en leg de 'pledges' op tafel. Dat hebben we nu ook gehanteerd op Vlaams niveau. In de loop van januari verwacht ik van de verschillende bevoegde ministers wat ze concreet willen doen aan maatregelen om de uitstoot nog te verminderen: van energie tot landbouw, economie, innovatie, mobiliteit, wonen enzovoort. Al die verschillende bevoegdheden zullen in de loop van januari met heel concrete voorstellen moeten komen. We zullen die samenleggen en zien wat daarvan het resultaat is. Mijnheer Sanctorum, dan zullen wij ook in januari afspreken hoe wij die inspraak van dat ruime middenveld, van al die verschillende actoren, zullen regelen.

We kunnen dat op twee manieren doen: we kunnen het globaal doen, voor het geheel, of we kunnen het op basis van bevoegdheden doen. Maar die concrete uitwerking moeten we in de loop van januari nog verder bekijken binnen de Vlaamse Regering. We zullen dat doen op het moment dat die 'pledges' ook op tafel liggen.

De Europese Commissie heeft aangekondigd dat ze in maart met een voorstel zou komen over de verdeling tussen de verschillende lidstaten. Dat is een moment om naar uit te kijken. We zullen zien wat er dan op tafel wordt gelegd. Daarna moeten we dan inderdaad verder aan de slag gaan.

Ik blijf erbij dat we er eens over moeten nadenken of we niet naar een vaste verdeelsleutel moeten gaan voor dergelijke afspraken. Dat zou ons veel ellende besparen. Ik blijf daar voorstander van. Misschien moeten wij dat debat eens opstarten binnen België, om te kijken of we daar geen vaste verdeelsleutel op kunnen klevan, zodat we in de toekomst niet telkens helemaal opnieuw moeten beginnen en niet telkens weer die moeizame onderhandelingen moeten doorlopen.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

Robrecht Bothuyne (CD&V): We kijken uiteraard uit naar de 'pledges' van uw collega's, die dan deze maand geformuleerd zullen moeten worden. Ik hoop dat die voldoende ambitieus zijn om onze engagementen waar te kunnen maken. Iedereen is blij met het Belgische klimaatakkoord. Iedereen juicht het akkoord van Parijs toe. Het is belangrijk dat we hier als Vlaanderen het goede voorbeeld geven en dat alle verantwoordelijke Vlaamse ministers ook een ambitieus beleid uittekenen in dezen.

Wat het intra-Belgische verhaal betreft, denk ik dat een vaste verdeelsleutel, waar dan uiteraard ook nog over onderhandeld zal moeten worden, inderdaad een goed idee is, want inzake klimaatbeleid zijn we zeker nog niet aan het einde van het verhaal, maar veeleer aan het begin van een klimaatbeleid dat nodig is voor ons land, voor onze regio en voor Europa.

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 concrete plannen voor het project Eurostadion
– 640 (2015-2016)**

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: De heer Ronse heeft het woord.

Axel Ronse (N-VA): Minister, op 13 oktober hebben we hier in de commissie gedebatteerd over de plannen omtrent Parking C. De aanleiding was het 'ochtendgrijs', zoals collega Michel Doomst dat zo mooi noemde, dat is ontstaan naar aanleiding van de kennisgevingsnota-MER (milieu-effectenrapport). Ghelamco had daarin geschreven dat er bijvoorbeeld 78.000 vierkante meter aan horeca zou komen. Dat staat ongeveer gelijk aan 15 voetbalvelden. Er rezen ook een pak vragen over de compatibiliteit met het GRUP-VGSB, het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel, dat stipuleert dat er maximaal 50.000 vierkante meter recreatie mag zijn. Dat leek handig opgelost door heel wat vierkante meter onder horeca en kantoren te catalogeren.

Op 9 november is dan de richtlijnnnota voor het project-MER gepubliceerd, en die heeft ons, eerlijk gezegd, wat gerustgesteld. Die nota gaat immers ook in op het 'ochtendgrijs' dat door ons werd aangebracht in de commissie. Ik citeer uit de nota: "De kennisgevingsnota geeft aan dat de geplande ontwikkeling volledig binnen het GRUP 'Afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel en aansluitende openruimte gebieden' (VSGB) past. Dit wordt nergens in de KG cijfermatig aangetoond." Verder lezen we: "Er wordt gesteld dat Brussel niet beschikt over een stadion dat voldoet aan de UEFA-normen. Preciseer over welke normen het gaat. Het Eurostadion wordt voorgesteld als vervanging van het Koning Boudewijnstadion op de Heizel, maar neemt niet alle functies over. Verduidelijk welke functies niet meer voorzien worden."

Verder in de nota geeft men aan dat er onvoldoende werd ingegaan op alternatieven. Men wil een betere onderbouwing om aan te tonen dat er geen redelijke doelstellingsalternatieven zijn. Ook met betrekking tot de ontsluiting zijn er bijzonder fundamentele vragen, onder meer over de verlaagde onderdoorgang van de Romeinsesteenweg langs de Heizelpaleizen. "Een alternatief zonder deze verbindingsweg en/of met een gelijkgrondse kruising moet daarom worden uitgewerkt", stelt het rapport. Tot slot vraagt men om in het MER verschillende exploitatiealternatieven te bestuderen, omdat het uiteraard ook over andere evenementen dan louter voetbalmatches gaat.

Tegelijk hebben we op 30 oktober in De Morgen kunnen vernemen dat uw kabinet de bouwplannen voor het stadion – niet voor de ontsluiting, maar voor het stadion zelf – heeft ontvangen. Dat heeft uw woordvoerder toch bevestigd, volgens De Morgen. Minister, kunt u ons op basis van de informatie die u hebt uit de plannen die u volgens uw woordvoerder op 30 oktober hebt gekregen, iets meer vertellen over de compatibiliteit van het stadion en het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan VSGB? Die richtlijnnnota is een serieuze boterham aan huiswerk. Hebt u er enig zicht op wanneer een ontwerp-MER of project-MER kan worden afgerond?

Mijn derde vraag brengt ons terug bij het verhaal dat we op 13 oktober hebben gebracht. Is er perspectief op een stadion in 2020? Als de project-MER bijvoorbeeld pas tegen eind 2016 is afgerond, en dan moet men nog milieu- en bouwvergunningaanvragen doen, dan vrezen wij toch een en ander.

Door de beslissing van de Raad van State over NEO weten we dat het huidige stadion voorlopig niet kan worden afgebroken. We gaan ervan uit dat dit een opportuniteit biedt voor het garanderen van de Memorial Van Damme, die onze

bijzondere aandacht en bezorgdheid geniet. Maar onze ongerustheid is uiteraard niet helemaal weggewerkt.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mijnheer Ronse, het is niet de eerste keer en het zal waarschijnlijk ook niet de laatste keer zijn dat dit dossier hier ter sprake komt.

Over welke gegevens beschikken wij op dit moment? Er is melding gemaakt van een multifunctioneel complex met diverse verweven functies: horeca, bedrijven, recreatie, diensten, kantoren, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, socioculturele inrichtingen, recreatieve voorzieningen en een parking. Het project zal dus verschillende bestemmingen huisvesten. Het concrete aantal vierkante meter per functie of bestemming werd ons nog niet officieel overgemaakt. We kunnen ons daarover dus niet uitspreken. Momenteel kan niet worden bepaald of het project al of niet conform is met de van toepassing zijnde stedenbouwkundige voorschriften van het RUP. Daar hebben we het volledige aanvraagdossier voor nodig, met alle stukken die daartoe vereist zijn. Op dit moment loopt de project-MER-procedure. Ik lees in de pers dat de aanvrager stelt dat het project conform is met het GRUP. Wij kunnen dat niet bevestigen op basis van de gegevens waarover wij beschikken. Een stedenbouwkundige aanvraag zal in ieder geval in overeenstemming moeten zijn met de stedenbouwkundige voorschriften in het GRUP 'Zone C1'.

De dienst Milieueffectenbeheer ontving onlangs een ontwerptekst voor het MER 'Eurostadion Brussels'. Over deze tekst worden nu in januari technische adviezen ingewonnen. Die adviezen zullen worden verwerkt. Dan wordt de ontwerptekst besproken. Dan wordt beslist welke aanpassingen er nodig zijn voor de project-MER en zal er eventueel een tweede ontwerptekst worden opgesteld. De MER-procedure zal dus eindigen met het indienen van een definitieve tekstversie. Na de goedkeuring van de project-MER kan de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag worden ingediend.

Het is niet duidelijk of het één integrale aanvraag wordt, of dat het project zal worden opgedeeld in verschillende aanvragen. We weten dus niet of het conform is. Indien de aanvraag valt onder het toepassingsgebied van de reguliere procedure, zal de aanvraag moeten worden ingediend bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Grimbergen. Indien het project zou vallen onder een bijzondere procedure, zal de aanvraag moeten worden ingediend bij het departement Ruimte. Maar op dit moment is dat niet duidelijk.

Het klopt natuurlijk dat de timing krap is, maar het is de initiatiefnemer die ervoor moet zorgen dat alle stappen correct en snel worden gezet. Vanuit de overheid zullen wij dit alles op een klantvriendelijke manier bekijken. Maar wij kunnen niet in de plaats van de initiatiefnemer stappen zetten. We moeten als overheid correct meedenken en meehandelen, maar het initiatief moet vanuit de aanvragers komen.

De voorzitter: De heer Ronse heeft het woord.

Axel Ronse (N-VA): Minister, dank u wel voor deze bijzonder boeiende les over MER-procedures en -projecten.

U hebt de plannen gekregen van het stadion. Dan kan het, zo lijkt mij, toch niet zo moeilijk zijn om de oppervlaktes te berekenen van de verschillende functies. U kunt misschien al zeggen wat de deeloppervlaktes zijn, zoals u ze hebt gekregen. Wat is effectief bestemd voor horeca? Klopt het dat daar 78.000 vierkante meter of vijftien voetbalvelden aan horeca wordt ingepland? Staat dat zo op de planning die u hebt gekregen? Ja of neen?

Ik heb alle vertrouwen in de dienst MER. Zal men het voorschrift in het GRUP respecteren om in die hele MER-studie volwaardig rekening te houden met alle criteria

omtrent ontsluiting en de plannen voor ontsluiting? Voor deze spelers moeten wij met betrekking tot procedures minstens dezelfde discipline aan de dag leggen als voor andere spelers in Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Minister, ik wil niet antwoorden in uw plaats, maar het is natuurlijk de initiatiefnemer die moet aantonen hoe het dossier in elkaar steekt en niet uzelf.

Ik baseer mij op een artikel dat is verschenen op brusselnieuws.be en op de richtlijnennota voor de bouwheer om te denken dat wij nog nergens staan. Voor mij is dat geen probleem, maar ik maak hier van de gelegenheid gebruik om ervoor te waarschuwen dat de perceptie niet mag ontstaan dat Vlaanderen verantwoordelijk is voor het organiseren van Euro 2020. Ik vrees dat dat de uitkomst zal zijn wanneer ik zie hoe moeizaam dit dossier verloopt. We zijn inderdaad op een aantal jaren van de organisatie van Euro 2020. We weten allemaal hoe dergelijke dossiers verlopen. Ik verwijs naar Uplace. Dat gaat over een periode van tien jaar. Met betrekking tot het dossier Euro 2020 staan we nog niet met de schop in de grond, zoals we dat dan zeggen.

Ik vraag net als de heer Ronse – en ik ga ervan uit dat dit zal gebeuren – dat alles volgens de correcte procedures gebeurt. De heer Ronse heeft een aantal zaken uit de richtlijnennota opgesomd. De dienst van het departement Leefmilieu vraagt aan de bouwheer om er rekening mee te houden. De heer Ronse heeft maar een paar zaken opgenoemd, maar ik kan er nog meer opnoemen.

Laat me er vooral op aandringen dat alles correct verloopt en dat Vlaanderen niet verantwoordelijk wordt gesteld voor dit manke dossier van de bouwheer van Ghelamco.

Minister Joke Schauvliege: Ik kan geen details geven over de oppervlakte omdat ik die niet heb.

Axel Ronse (N-VA): Daar nemen we akte van. We kijken uit naar het MER-rapport. We hebben er alle vertrouwen in dat dat correct zal worden behandeld. Waar we minder vertrouwen in hebben, is dat er een Europees kampioenschap zal plaatsvinden in een nieuw stadion op Parking C aan de Heysel. Het zou een mirakel zijn, mocht dat tegen die tijd geklaard zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de uitzonderingen op de boscompensatieplicht – 673 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gwenny De Vroe (Open Vld): Wanneer een vergunning wordt gegeven om een bos te kappen, moet dat gekapte bos worden gecompenseerd. De compensatieplicht bestaat uit het aanplanten van een even groot of zelfs groter bos op een andere plek. De compensatie kan ook financieel gebeuren door een bosbehoudsbijdrage te storten in het Boscompensatiefonds. De Vlaamse overheid staat dan zelf in voor de compenserende bebossing. Dat hebben we in deze commissie al herhaaldelijk besproken.

Deze vraag om uitleg heb ik opgesteld naar aanleiding van een artikel in De Standaard, waarin stond dat het huidige beleid met een probleem van perceptie en draagvlak zou kampen. De burgers en bedrijven dienen te compenseren volgens de bovenstaande regelgeving. Maar het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) en de terreinbeherende verenigingen zoals Natuurpunt, moeten dit blijkbaar niet altijd doen volgens dit artikel: indien ze beschikken over een goedgekeurd natuurbeheerplan of als ze met de ontbossing andere natuurdoelstellingen kunnen realiseren, zouden ze geen rekening moeten houden met de compensatieregeling.

Minister, recent hebt u in de pers gezegd dat u 450.000 euro meer hebt uitgegeven voor boscompensatie dan wat er binnenkwam. Het is nuttig om dit hier even aan te koppelen. Er werd namelijk 2,75 miljoen euro in het Boscompensatiefonds gestort en er werden 3,2 miljoen euro subsidies aan projecten goedgekeurd voor bebossing. Uiteraard verwelkomen we dit nieuws, maar tegelijk willen we vragen hoe de reserves van ongeveer 8 miljoen euro in het fonds zullen worden verdeeld. U hebt zelf al geopperd om die te verdelen over verschillende gemeenten, maar dat blijkt niet mogelijk te zijn.

Minister, kunt u de uitzonderingen van de boscompensatie toelichten, om het bovenvermelde artikel juist te kunnen plaatsen? Denkt u dat deze uitzonderingen een perceptieprobleem creëren bij de burgers die in sommige gevallen tot driemaal de omvang van de door hun gekapte oppervlakte moeten compenseren? Is er nood aan het uitwerken van specifieke tools die een beter en accurater inzicht kunnen geven in de totale bosbalans van Vlaanderen? Een ernstig probleem bij het herbebossen is het vinden van gronden waarop dit kan gebeuren. Misschien is het nuttig aan de commissie mee te delen op welke manier u dat zult oplossen? Hoe zult u de reserves in het Boscompensatiefonds aanwenden? Welk voorstel gaat u op tafel leggen?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Het feit of er al of niet moet worden gecompenseerd, ligt decretaal vast. Dat is beslist door de decreetgever in het Bosdecreet. Daar staan specifieke maatregelen in en er zijn ook uitzonderingen op de compensatie. Er is een generieke uitzondering en ook een meer specifieke uitzondering. De generieke geldt voor iedereen die wil ontbossen, die dan niet moet compenseren. De specifieke is alleen bedoeld voor het ANB en de terreinbeherende verenigingen.

Ik begin met de generieke regeling. Die staat in artikel 90 bis van het Bosdecreet. Je kunt ontbossen in functie van het realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen. Dan moet er geen voorafgaande ontheffing gebeuren, maar er is wel een stedenbouwkundige vergunning nodig. Die moeten niet worden gecompenseerd, maar er zijn drie voorwaarden aan verbonden. Een: ze gebeuren ter realisatie van de goedgekeurde instandhoudingsdoelstellingen binnen de Speciale Beschermings-Zones (SBZ), dus binnen Natura 2000-netwerken. Twee: ze gebeuren ter realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen voor soorten vermeld in het Natuurdecreet. Drie: ze moeten opgenomen zijn in een goedgekeurd beheersplan voor bossen of natuurreservaten, of, in de toekomst, in het natuurbeheersplan. Dat hebben we aangepast, vandaar die bepalingen. Dat geldt voor iedereen.

Daarnaast staat er specifiek voor de terreinbeherende verenigingen een bepaling in artikel 47 van het Bosdecreet. In dat geval kan er een ontbossing plaatsvinden zonder voorafgaande stedenbouwkundige vergunning. Er moet niet worden gecompenseerd. Er moet wel aan voorwaarden worden voldaan. Het moet gaan over een erkend of een Vlaams natuurreservaat. Het moet in het goedgekeurde beheerplan staan van dat reservaat. Voor beheersplannen die zijn goedgekeurd na 1 januari 2009, is het alleen indien de ontbossing noodzakelijk is voor habitats waar het Natuurdecreet in voorziet.

Ik heb voor u ook de cijfers meegebracht, collega De Vroe. Het is interessant om eens een overzicht te hebben van hetgene waarover we nu eigenlijk spreken. Ik bekijk de voorbije vijf jaren. ANB heeft 5 hectare ontbost waar niet voor moest worden gecompenseerd en heeft 14 hectare ontbost met compensatie. Dan stap ik over naar terreinbeherende verenigingen, onder andere Natuurpunt. Zonder compensatie is de voorbije 389 hectare ontbost zonder compensatie en 30 hectare met compensatie. Dat zijn de cijfers, zodat we goed weten waar we over praten. De basis ligt dus in het Bosdecreet.

Zowel ANB als de terreinbeherende verenigingen stoppen heel wat tijd en energie in het communiceren daarrond omdat ze beseffen dat dat gevoelig ligt en aanleiding kan geven tot perceptieproblemen. Deze vrijstelling is ook legitiem. Het is het creëren of het in stand houden van zeldzame natuur. We weten dat heel wat van de perceptieproblemen hun oorsprong vinden in het feit dat vaak bij de publieke opinie een bos meer natuurwaarde heeft dan bijvoorbeeld heide, terwijl dat in realiteit niet altijd het geval is.

Het klopt natuurlijk dat er een enorm grote gronddruk is in Vlaanderen en dat het vinden van bebosbare gronden niet altijd zo evident is. Daarom geloven we heel sterk in een projectmatige aanpak waarbij een dynamische visie wordt ontwikkeld op de inrichting en het beheer binnen een planologisch kader. We doen dat met de verschillende overheden: lokale, provinciale en gewestelijke overheden. De projecten lopen op dit moment op verschillende plaatsen in Vlaanderen. Een voorbeeld is het Parkbos in Gent. Er zijn talrijke voorbeelden te geven. Vaak moet je veel tijd en energie stoppen in overleg, omkadering, ontsluiting met wandelpaden, fietspaden, toegangspoorten en dergelijke meer. Het instrument van de Grondenbank is ook van belang. Je moet ook werken aan een sterk lokaal draagvlak.

Wat betreft uw bijkomende vraag over de reserves in het Boscompensatiefonds, heb ik al een paar keer gezegd bij de begrotingsbesprekingen en de bespreking van de beleidsbrief, dat wij binnen de regering een voorstel zullen bespreken bij de begrotingsaanpassing 2016 op basis waarvan de Vlaamse Regering kan beslissen of die reserves al of niet worden vrijgegeven.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): Minister, dank u wel voor het antwoord. Ik ben blij dat u erkent dat er een perceptieprobleem is. Ik heb het zelf in mijn eigen gemeente ervaren op het ogenblik dat een natuurbeherende vereniging een heel bos had gekapt en heel veel mensen ontevreden waren omdat ze zelf voor één boom een kapvergunning moeten vragen. Het hek was van de dam, men kon niet begrijpen dat een natuurvereniging een bos zomaar kon kappen. Ik wist wel dat het Bosdecreet uitzonderingen voorschrijft, maar ik denk dat het belangrijk is om in een juist kader te plaatsen hoe die compensaties juist gebeuren en dat het allemaal goed onderbouwd is.

Het grote probleem is inderdaad dat men in Vlaanderen moeilijk gronden kan vinden die bebost kunnen worden. Ik erken dat heide, bossen en andere natuurgebieden zeker allemaal evenveel natuurwaarde kunnen hebben, maar we zitten met dat perceptieprobleem. Het is heel belangrijk dat we als overheid dit in een juist kader plaatsen en de bevolking zo goed mogelijk informeren. Daarover moeten de lokale overheden zo goed mogelijk communiceren. Dat is een belangrijke taak.

Wat betreft de pot van het Boscompensatiefonds, kijken we als parlementsleden heel erg uit naar de stappen die de regering hieromtrent zal zetten. We zullen dat zeker goed opvolgen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik heb een vraag aan collega De Vroe heel specifiek wat betreft haar vierde vraag over het probleem van het vinden van de gronden. Is dat een pleidooi om terug te gaan naar de financiële compensatie in plaats van de effectieve compensatie?

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Ik heb twee vragen. Ik heb ook de cijfers in de media gelezen voor 2015 wat het Boscompensatiefonds betreft. Het klopt dat er 94 hectare bos als compensatie werd gerealiseerd. Zo heb ik het gelezen. Daarbij heb ik de vraag: voor hoeveel gekapt bos was dat de compensatie? Het is misschien moeilijk om dat in een een-op-eenrelatie te leggen omdat er een tijdsverschil is. Hoeveel bos werd er gekapt in 2015? Dat lijkt mij een belangrijke vraag om te kunnen vergelijken. Misschien kan dat op een later moment overgemaakt worden aan de commissie.

Een tweede vraag gaat over de Boswijzer. Het is al een poosje geleden dat de laatste versie van de Boswijzer is vrijgegeven. Mijn vraag is, om de evolutie van het bosbestand te kunnen evalueren, wanneer de nieuwe Boswijzer wordt gepresenteerd.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): De minister heeft goed uitgelegd dat ontbossing zonder compensatie niet de regel is, maar kadert in de uitvoering van de instandhoudingsdoelstellingen binnen SBZ. Het gaat als ik goed ben ingelicht trouwens ook altijd om niet-inheemse bossen, om naaldbossen en populierenbossen. Ik ben het eens met mevrouw De Vroe dat mensen dat moeilijk of niet begrijpen. Ik zou daar voorzichtig in blijven.

Wat ons betreft, is bosbehoud prioritair. We zijn dan ook blij met het amendement van eind vorig jaar over de zonevreemde bossen. Als er compensatie moet komen, dan moet die zo zinvol en volwaardig mogelijk gebeuren: ecologisch functioneel bos en dus liefst geen versnippering maar echt grote stukken, verbindingen en aaneengesloten oppervlaktes. We moeten misschien ook eens nadenken over het tarief. Die 1,98 euro per vierkante meter is waarschijnlijk niet meer realistisch.

Dit is het minimum minimorum, maar we moeten ook aan bosuitbreiding doen. Mevrouw De Vroe vraagt waar er gronden zijn. Dat is een moeilijkheid, maar we kennen toch ook allemaal voorbeelden van gronden die beschikbaar zijn en waarvan de bestemming 'bos' is maar waar de realisatie hapert. Ik denk bijvoorbeeld aan Kortrijk, een van de bosarmste regio's, met het Preshoekbos waar de bestemming 'bos' is maar waar er de voorbije jaren geen vierkante meter meer is verworven. Je zou nochtans denken dat men daar zonder al te grote problemen bos zou moeten kunnen maken.

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Minister, het gaat vandaag over perceptie, maar ook over de overheid die een voorbeeldfunctie heeft. Hebt u zicht op de gerealiseerde boscompensatie door hogere overheden bij het aanleggen van bijvoorbeeld wegen of parkings? Ik ken een paar praktijkvoorbeelden waarbij in de bouwvergunning compensaties werden opgelegd, maar die niet zijn gerealiseerd. De overheid heeft een voorbeeldfunctie om ook de publieke opinie te overtuigen dat er gecompenseerd moet worden. Kunt u mij cijfers bezorgen van het aantal compensaties dat door hogere overheden niet zijn gerealiseerd of eventueel zijn afgekocht?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mijnheer Sanctorum, u vraagt hoeveel ontbossing er staat tegenover die 94 hectare? Ik moet dat opvragen.

Mijnheer Nevens, ik weet niet of we beschikken over de gegevens waarnaar u vraagt. Ik denk van niet, maar ik zal het nagaan. Uiteraard moet gecontroleerd worden of de compensatie is gerealiseerd. Dat is onlosmakelijk verbonden aan de vergunning. Als daar niet aan is voldaan, is er iets mis en wordt de vergunning niet nageleefd.

Het bedrag van 1,98 euro wordt nog vermenigvuldigd. Dat is een basisbedrag dat schommelt. De druk die er is op grond, zorgt ervoor dat de prijzen enorm stijgen. Dat verklaart waarom het niet altijd evident is om massaal gronden te verwerven. De budgetten zijn er niet. Met de beschikbare middelen moeten er soms keuzes worden gemaakt en kan er soms minder oppervlakte worden verworven. Dat heeft zich heel duidelijk afgetekend tijdens de voorbije jaren.

Ik ben me bewust van het perceptieprobleem. Iedereen probeert dat te duiden en goed te kaderen, maar het ligt bijzonder gevoelig als mensen bos zien verdwijnen. Dat blijft heel lastig, maar er wordt wel correct over gecommuniceerd. Er stond onlangs nog een interessante vrije tribune in een krant over de discussie bos of natuur. Beide zijn belangrijk, maar het is een andere manier van natuurontwikkeling. Dat moet goed worden geduid. Het Bosdecreet geeft een heel duidelijke, omliggende definitie.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): Minister, ik ben tevreden met uw antwoord. Bos en natuur zijn altijd een van mijn stokpaardjes geweest. U erkent het perceptieprobleem. Dat is een belangrijk iets dat we niet mogen onderschatten. We moeten stimuleren dat er op een correcte manier wordt gecommuniceerd.

Mijnheer Ceyssens, ik heb niet gepleit voor andere compensatieregelingen. Ik heb deze vraag gesteld vanuit een bezorgdheid over het perceptieprobleem. Ik ben blij met het antwoord en hoop dat we verder collegiaal kunnen samenwerken.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Collega Sanctorum, ik moet nog antwoorden op uw vraag over de Boswijzer. De Boswijzer maken we elke twee jaar bekend. Normaal gezien krijgen we in de herfst van dit jaar de nieuwe cijfers. Op vraag van BOS+, dat ook heeft meegewerkt, hebben we nog bepaalde zaken bijgestuurd, maar normaal moeten we in de tweede helft van 2016 over de nieuwe resultaten beschikken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.