



Vlaams  
Parlement

vergadering **C76**  
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

### **Commissievergadering**

Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening  
en Energie

van 14 januari 2020

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Tine Van den Brande aan Zuhhal Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het aanplanten van bomen langs waterwegen van De Vlaamse Waterweg nv – 533 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Koen Van den Heuvel aan Zuhhal Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de minimale of maximale parkeernormen in steden en gemeenten – 539 (2019-2020)	7
VRAAG OM UITLEG van Freya Perdaens aan Zuhhal Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de recyclage van polyester boten – 662 (2019-2020)	10
VRAAG OM UITLEG van Inez De Coninck aan Zuhhal Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het beter naleven van geluidsnormen door middel van een geluidsbegrenzer – 663 (2019-2020)	12
VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Zuhhal Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de milieunormen voor wagens en het concept 'eco-onderhoud' – 664 (2019-2020)	16

**VRAAG OM UITLEG van Tine Van den Brande aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het aanplanten van bomen langs waterwegen van De Vlaamse Waterweg nv – 533 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bruno Tobback**

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Brande heeft het woord.

**Tine Van den Brande (Groen):** Voorzitter, minister, collega's, we beschikken over meer dan 1000 kilometer bevaarbare waterwegen, beheerd door De Vlaamse Waterweg nv. Daarnaast zijn er ook nog de onbevaarbare waterlopen, die onder de verantwoordelijkheid vallen van verschillende instanties, privé-eigenaars, gemeentes, provincies. Ik wil het hier vooral hebben over de bevaarbare waterwegen, die onder De Vlaamse Waterweg vallen.

Vroeger, toen de scheepvaart nog intens ingezet werd om steden en dorpen te bevoorraden, stonden er vele bomen en struiken langs deze waterwegen. Helaas verdwenen doorheen de jaren ontzettend veel van deze bomen om puur praktische redenen. De Vlaamse Waterweg geeft daarvoor vaak veiligheidsredenen aan zoals overhangende takken, takken die in motoren terecht kunnen komen, elektriciteitspalen die in de weg staan enzovoort.

Helaas worden deze argumenten vaak ook nu nog gebruikt als lokale besturen aanvragen doen om bomen te kunnen aanplanten langs de waterwegen. Intussen is er toch voldoende expertise op het veld om aangepaste bomen te gebruiken aan die omstandigheden: bomen met smallere kruim en diepere wortelgroei die geen beschadigingen aanbrengen.

Vele steden en gemeenten zijn erg goed bezig en hebben zichzelf een aantal doelstellingen opgelegd in verband met bebossing en het aantal bomen. Helaas is grond zeldzaam en schaars in Vlaanderen. Op plekken waar bebossen door plaatsgebrek niet lukt, is er vaak wel ruimte langs de waterweg voor een rij bomen, aan een of beide zijden.

Daar knelt dus het schoentje omdat De Vlaamse Waterweg zelden wil ingaan op die vraag. Om steden en gemeenten te helpen hun doelstellingen te behalen, zou Vlaanderen een dialoog kunnen opstarten met De Vlaamse Waterweg om soelaas te bieden. We kennen intussen de grote voordelen van bomen: remedie tegen het hitte-eilandeffect, hulp bij CO<sub>2</sub>-opslag en fijnstofvangster. Zet tussen de bomen nog hagen en heggen en dan komen we een klein beetje tegemoet aan onze broze biodiversiteit. Hagen en ruiggroei in vochtige gebieden bieden voedsel, habitat en broed- en schuilplaatsen voor dieren en watervogels.

Minister, u bent ook minister van Toerisme. U kunt met het bebomen van de waterweg meteen tweemaal extra scoren. De recreant van de waterweg kunt u hiermee van dienst zijn, want die kan gretig gebruikmaken van de schaduw en beschutting die bomen bieden bijvoorbeeld aan spelende kinderen, wandelaars, kajakkers, joggers, ruiters en aan de vele fietsers. Vele fietsknooppunten lopen voor een groot deel langs waterwegen. Het landschap langs de waterwegen wordt door vergroening vaak ook een heel stuk mooier en interessanter. We weten dat de toerist heel erg is aangetrokken door de mooie Vlaamse landschappen, een extra reden dus om dit te overwegen. Kortom, mij lijkt het alvast een goed plan.

Minister, wat is uw visie omtrent de aanplant van bomen en hagen langsheen de Vlaamse waterwegen?

Is het vandaag De Vlaamse Waterweg die autonoom beslist waar wel, waar niet en binnen welk kader bomen en aanplantingen kunnen? Welke andere partners

hebben hierin beslissingsrecht? Wordt er overlegd met lokale besturen en hoe verloopt dit overleg?

Zult in dialoog gaan met De Vlaamse Waterweg en samen met hen stappen zetten voor steden en gemeenten om op korte termijn een duidelijk kader op Vlaams niveau uit te werken? Zo ja, welke stappen en op welke termijn?

Kan hiervoor dan ook een transparant, raadpleegbaar en hedendaags kader van beschikbare locaties voor aanplant komen, in overleg met steden, gemeenten, provincies, privé-eigenaars?

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

**Minister Zuhal Demir:** Collega's, ik zal proberen een antwoord te formuleren en telkens een link te leggen met mijn bevoegdheden Natuur en Toerisme. Zoals u weet, valt De Vlaamse Waterweg onder de bevoegdheid van mijn collega-minister Peeters. Voor sommige aspecten zal ik u naar haar doorverwijzen. Op andere zal ik proberen te antwoorden.

Zoals u in de inleiding van uw vraag aanhaalt, collega Van den Brande, bieden bomen en groen in het algemeen belangrijke voordelen, zowel op het vlak van natuur en biodiversiteit als klimaatbeleid en recreatie en toerisme. Ik wil daar zelf nog waterbeheersing en erfgoed aan toevoegen. Langs heel wat kanalen werden bomen aangeplant, die een beeldbepalend karakter hebben en op die manier de landschappelijke waarde van onze regio bepalen. Het is dus zo dat langs onze waterwegen, die in beheer zijn van De Vlaamse Waterweg, heel wat functies samenkomen. De eigenheid en functies bepalen hoe waterwegen en hun oevers eruit kunnen zien. Niet op alle plaatsen is de aanplant van bomen daarom wenselijk of mogelijk. Soms zijn opstekende boomwortels op de oude jaagpaden langs onze kanalen storend voor het recreatieve fietsverkeer. Bij de herinrichting lijkt het me dan ook het best om te kijken naar andere soorten. Dijken dienen in de eerste plaats ook hun waterkerings- en veiligheidsfunctie te verzekeren en de aanwezigheid van bomen en beplanting kan daar soms wel een gevaar vormen. Ik ben uiteraard voor meer groen, meer bos en meer natuur, maar uiteraard zal dat moeten gebeuren op de meest geschikte locaties, waarbij alle functies van de waterweg, de dijk en de jaagpaden tegen elkaar worden afgewogen.

De Vlaamse Waterweg is als bevoegde dienst verantwoordelijk voor het beheer, het onderhoud en de exploitatie van de bevaarbare waterwegen, dijken, jaagpaden en langs de waterwegen gelegen gewestgronden. Ik stel voor dat u die vragen die daarover gaan, specifiek richt aan collega Peeters. Misschien heeft zij wel weet van concrete dossiers waar lokale besturen op een 'njet' stuiten van De Vlaamse Waterweg bij voorstellen voor aanplantingen en hoe dat kan worden opgelost. Ik ben niet op de hoogte van zulke lokale dossiers. U kunt de vraag dus beter stellen aan de collega, die bevoegd is voor De Vlaamse Waterweg.

Als zou blijken dat er sprake is van een soort van 'algemeen verzet' tegen aanplant langs waterlopen in beheer door De Vlaamse Waterweg, zal ik dat zeker bespreken met mijn collega Peeters. De Vlaamse Waterweg gaf reeds aan graag bereid te zijn om na te gaan wat de bijkomende mogelijkheden zijn voor de aanplant van bomen langs de waterwegen, met respect evenwel voor de geschetste veiligheidsaspecten. Een niet doordachte aanplant kan immers tot grote beheerskosten en veiligheidsrisico's leiden.

Elke situatie is anders en uniek. Ik denk dat er ook al voldoende regelgeving en technische kennis aanwezig is over aanplantingen van bomen langs waterlopen. Ik denk dan aan allerhande technische vademecums en publicaties rond het planten en verantwoord beheren van bomen. Ik ga ervan uit dat dat materiaal bekend is en gebruikt wordt bij de provincies en de steden en gemeenten. Het beslissen over

het aanplanten van bomen blijft evenwel een vrije keuze van de rechtmatige eigenaar of beheerder van een grond. In de context van specifieke inrichtingsplannen kan er wel een stap verder worden gegaan en worden aanleg van bossen en natuurontwikkeling planmatig geregeld via specifieke procedures. Denk maar aan ruilverkavelingen, landinrichtingsprojecten en de natuurinrichting. Lokale besturen kunnen via lokale verordeningen ook werken aan de vergroening van de leefomgeving.

Ik wil niet vooruitlopen op het plan van aanpak voor het realiseren van de bosuitbreiding, maar ik kan wel al aangeven dat er een aanzienlijke inspanning verwacht wordt van alle diensten van de Vlaamse overheid die gronden in beheer hebben. De Vlaamse Waterweg behoort daar dus ook toe.

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Brande heeft het woord.

**Tine Van den Brande (Groen):** Minister, ik dank u voor uw antwoorden, al zijn ze een beetje teleurstellend, maar goed.

Ik haalde aan dat er ondertussen al zeer veel technieken beschikbaar zijn. De argumenten die door De Vlaamse Waterweg worden aangehaald om dat niet te doen, zijn volledig achterhaald. Daarom snap ik niet goed dat er geen dialoog kan worden opgestart met hen om dat eens te bekijken, want zij weigeren stelselmatig.

U zegt dat u geen weet hebt van lokale dossiers. Ik heb weet van heel veel lokale dossiers. Het is ook naar aanleiding daarvan dat ik dit vraag. Heel vaak stoten zij op een njet zonder dat er veel argumentatie aan te pas komt. Ze zeggen gewoon dat ze het principieel niet doen en er wordt niet overwogen wat eventueel andere soorten zouden kunnen zijn. Er wordt niets overwogen. Ze willen het niet omdat ze ook het onderhoud niet willen. Daar gaat het natuurlijk vaak over.

Verder zegt u dat ik mij tot minister Peeters moet richten, wat ik zeker zal doen. Ik had er helaas niet aan gedacht. Ik dacht aan die bomen en dat daarover wel overleg zou kunnen zijn.

Ik vraag naar dat platform omdat lokale besturen heel vaak stoten op de regelgeving. Er zou een duidelijk algemeen kader moeten zijn waar besturen terecht kunnen. Er is nu heel veel paperassenwerk om dan heel vaak tot niets te komen.

Ik heb nog een bijkomende vraag die veel breder gaat. U zegt vaak dat u samenwerking met de lokale besturen hoog in het vaandel draagt. Is daar ondertussen een kader voor? Ook daar heb ik het gevoel dat er momenteel heel weinig dialoog is met de lokale besturen. Hoe zult u de samenwerking met de steden en gemeenten opzetten om de doelstellingen – niet enkel voor het beplanten langs de waterwegen maar op elk gebied – te halen? Hoe snel zal dit gebeuren? Het is allemaal vrij dringend en iedereen heeft wel goede bedoelingen, maar er is heel weinig kader. Hoe wilt u de samenwerking met steden en gemeenten in dit opzicht aanpakken?

**De voorzitter:** De heer de Bruyn heeft het woord.

**Piet De Bruyn (N-VA):** Voorzitter, minister, collega's, ik onthoud vooral uit het antwoord van de minister dat de vraag gesteld moet worden aan een collega-minister. Het is niet omdat er ergens 'boom' verschijnt in een artikel dat de minister daarvoor bevoegd is, alhoewel ze dat zonder enige twijfel perfect zou doen.

Minister, ik onthoud ook vooral uw pragmatisme wanneer u zegt dat bomen horen bij waterlopen en dat waterlopen horen bij Vlaanderen. Laat ons dat ook zo houden. Laat ons pragmatisch en realistisch rekening houden met beperkingen, veiligheid, toegankelijkheid enzovoort. Daarmee rekening houdend is er wel degelijk en moet

er wel degelijk plaats zijn voor bomen langs onze waterlopen, ook omdat de belangrijke corridorfunctie in ons versnipperd natuurlandschap niet te onderschatten is. Ik stel voor dat we de discussie ten gronde aangaan met minister Peeters.

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

**Gwenny De Vroe (Open Vld):** Het is totaal terecht dat er altijd rekening moet worden gehouden met veiligheidsredenen als het gaat over aanplantingen langs waterwegen, maar ik vind het ook niet meer dan logisch dat er een planmatige aanpak moet zijn en dat er mogelijkheden moeten zijn.

Ik ben zelf schepen van Leefmilieu in Kampenhout en we hebben daar een heel mooie jachthaven. We willen die recreatief uitbouwen, maar de ene kant van de vaart is natuurgebied en de andere kant industriegebied. Ook daar wil het lokaal bestuur het industriegebied extra bufferen, zodat het voor eenieder op toeristisch vlak veel aangenamer en groener is om er te fietsen, te lopen of wat dan ook. Er moeten dus mogelijkheden zijn en er moet een planmatige aanpak zijn, maar we moeten dit altijd goed bekijken in het kader van de veiligheid. Ik kijk uit naar de verdere ontwikkeling.

**Bruno Tobback (sp-a):** We kijken allemaal uit naar de jachthaven van Kampenhout, vooral in het licht van volgende vragen over het recyclen van polyester boten.

Ik wil me nog even permitteren om mij ook aan te sluiten. Minister, ik denk inderdaad dat De Vlaamse Waterweg al van oudsher een beetje de traditie heeft om zijn grond zelf te willen beheren en in een aantal gevallen valoriseren. In een aantal gevallen staat dat mee de bereidwilligheid in de weg om een aantal bomen aan te planten of andere ecologische functies te geven die ingaan tegen eventuele exploitatie van die grond op andere manieren. Ik vrees dat dat in een aantal gevallen, zoals ook wel is gebleken, wel eens een rol kan spelen in de weigerachtigheid. Maar ik wil toch oproepen tot een deftig overleg daarover met minister Peeters en tot een evaluatie in het parlement van de policy van De Vlaamse Waterweg op dat vlak, want die staat in een aantal gevallen haaks op de ambities, tenminste de verklaarde ambities, van alle Vlaamse ministers, uzelf inbegrepen.

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

**Minister Zuhal Demir:** Dank u, collega Tobback. Ik nodig de collega's uit om, als er weet is van dossiers waar er een onterecht njet komt van De Vlaamse Waterweg, dat aan te kaarten bij de bevoegde minister. Het zou een beetje raar zijn als ik in haar plaats daarop zou antwoorden. Ik wil benadrukken dat als we de doelstelling gaan realiseren, ik wel reken op de gronden die onder De Vlaamse Waterweg vallen. Dat zijn gronden van de gemeenschap, laat me daar duidelijk over zijn, niet van De Vlaamse Waterweg. Dat is van ons allemaal. Voor de ambitie om 4000 hectare aan te planten, reken ik ook op de gronden die in het bezit zijn van de Vlaamse overheid.

Wat de lokale besturen en de dialoog betreft, heb ik een aantal weken geleden nog met de VVSG samengezeten over verschillende dossiers. Ik zal het ook de komende maanden doen, ook in het kader van die 4000 hectare. Ik reken daarvoor ook wel op de lokale besturen. Er zijn ook lokale besturen die ons zelf opzoeken. Ik heb altijd gezegd dat de deuren van het kabinet openstaan. Er mailen ook veel individuele mensen. U mag lokale besturen doorsturen, dan helpen we ze graag en ondersteunen we ze ook. We hebben ze nodig. Maar wat betreft het officieel contact moet u begrijpen dat ik moeilijk met driehonderd gemeenten individueel kan gaan samenzitten. Dat gaat helaas niet. Het contact loopt via de VVSG. Nogmaals, als er problemen zijn bij De Vlaamse Waterweg, dan zult u bij mijn collega moeten aankloppen.

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Brande heeft het woord.

**Tine Van den Brande (Groen):** Dank u wel. U zegt natuurlijk terecht dat u niet met driehonderd gemeenten kunt spreken, maar ik dacht dat het een beetje onze functie was om vanuit de lokale besturen de dingen naar hier te brengen. Dat is wat ik probeer. Ik vind dat u ook zeer terecht zegt dat De Vlaamse Waterweg het water beheert maar niet de stukken grond daarrond maar dat Vlaanderen dat doet. Ik snap dat de dialoog met minister Peeters moet worden aangegaan, ik ben het daarmee eens. Ik ben blij dat de collega's alvast bij het idee aansluiten. Maar goed, ik vind dat u daar uw verantwoordelijkheid mee in mag nemen en misschien die dialoog met de lokale besturen mee voeren.

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

**VRAAG OM UITLEG van Koen Van den Heuvel aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de minimale of maximale parkeernormen in steden en gemeenten – 539 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bruno Tobbacq**

**De voorzitter:** De heer Van den Heuvel heeft het woord.

**Koen Van den Heuvel (CD&V):** Voorzitter, ik heb een vraag over minimale of maximale parkeernormen. De voorbije jaren is wat dat betreft een zekere trendbreuk aan het optreden. Deze vraag is er gekomen naar aanleiding van een aantal stellingen van ontwikkelaars in verband met de parkeernormen in onze Vlaamse steden en gemeenten.

Het is afhankelijk van kern tot kern, maar zeker in stedelijke kernen heeft die parkeernorm geen positief effect meer. Heel wat ontwikkelaars worden geconfronteerd met het feit dat die norm wordt opgelegd en dat ze achteraf niet meer van die parkeerplaatsen af geraken. Ze kunnen ze niet meer verkopen omdat heel wat mensen, zeker met de verdichting in onze stedelijke kernen, dicht bij stations en haltes van het openbaar vervoer wonen en dat ook het fenomeen van deelauto's opgang maakt. Dat wil zeggen dat ze minder plaats nodig hebben. Anderzijds zien we, misschien in wat minder stedelijke kernen waar men ook een verdichting van de kern toepast, dat daar nog heel wat wagens in het straatbeeld opduiken, wat natuurlijk soms wat ergernis teweegbrengt, en ook een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid, en ook op de kwaliteit van het openbaar domein.

De oplossing is een beetje pragmatiek te brengen in deze zaak. Men spreekt over, en dat doet ook de architectenorganisatie, 'slimme parkeernormen' – niet over slimme kilometerheffing, dat is taboe, maar over slimme parkeernormen – om deze problematiek te bekijken met een zeker pragmatisme, met gezond verstand en de enge autoparkeernormen ook afhankelijk te maken van deelwagens of fietsenstallingen.

In heel wat lokale besturen leeft die discussie. In mijn eigen gemeente gaan we dat ook bekijken in ons beleidsplan Ruimte. Het is misschien ook goed om vanuit het Vlaamse niveau, niet betuttelend op te treden, maar toch misschien een context te geven en aan begeleiding te doen.

Minister, hoe staat u tegenover die evolutie in de parkeernormen? Bent u van plan om een initiatief te nemen om daar een onderzoek naar te doen en dat te evalueren? Bent u van plan dat onderzoek finaal te laten uitmonden in een soort van basisformat voor een slimme parkeernorm waarin de lokale besturen, afhankelijk van een aantal kenmerken, de zaak op hun maat kunnen finetunen? Dat is dus

absoluut geen eenheidsworst, maar het is misschien goed dat elk lokaal bestuur het warm water zelf niet moet uitvinden.

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

**Minister Zuhail Demir:** Inderdaad, veel lokale besturen leggen aan projectontwikkelaars op om een bepaald aantal parkeerplaatsen, al dan niet ondergronds, mee te nemen in het project. Dat is terecht. De druk op de parkeerplaatsen in de publieke ruimte is op vele plaatsen hoog. Vaak wordt een dergelijke norm opgelegd met behulp van een stedenbouwkundige verordening.

Ik ben er wel van overtuigd, zoals u aanhaalt in uw vraag, dat die parkeernormen evolueren, rekening houdend met heel wat andere fenomenen. Een algemene verlaging van de norm zou niet het juiste antwoord zijn, maar wel de 'verslimming' van de norm. Normen moeten vooral slimmer worden. Een projectontwikkelaar die bijvoorbeeld een intelligent autodeelsysteem verbindt met een project, moet er rekening mee kunnen houden dat dat meetelt voor de parkeernorm. Nieuwe verdichtingsprojecten moeten ook aandacht hebben voor voldoende veilige fietsenstallingen die ook de nieuwere types fietsen aankunnen, zoals speedpedelecs, cargofietsen, enzovoort, alsook voor laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, parkeerplaatsen voor deelwagens, enzovoort. In die zin zal de parkeernorm mee moeten evolueren, rekening houdend met al die nieuwe fenomenen die in de toekomst alleen nog maar zullen toenemen. Een slim lokaal bestuur weegt daarom ook goed af wat de lokale noden zijn en biedt via haar instrumenten ook ruimte voor creativiteit en innovatie.

In eerste instantie lijkt het me niet de taak van het Departement Omgeving om daarin initiatieven te nemen. De lokale besturen zijn het best geplaatst om te weten welke norm het beste is. De Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), de koepelorganisatie van de lokale besturen, buigt zich ook wel over dit thema.

Ook in verband met de operationalisering van het BRV wordt nagedacht over de instrumenten die nodig zijn om de bouwshift te realiseren. De stedenbouwkundige verordeningen maken daar zeker deel van uit. Ik sluit niet uit dat we inzake de stedenbouwkundige verordeningen in overleg met de VVSG en met de lokale besturen een leertraject opzetten.

Wat dit thema betreft, denk ik dat de lokale besturen op de eerste plaats aan zet zijn. Ze zijn slim genoeg om met die verslimming en met al die nieuwe fenomenen rekening te houden. Ik denk dat zij aan zet zijn om slimme parkeernormen op te stellen.

**De voorzitter:** De heer Van den Heuvel heeft het woord.

**Koen Van den Heuvel (CD&V):** Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik ben blij dat u ook onderkent dat een verslimming nodig is. De lokale besturen moeten dit natuurlijk zelf uitmaken, maar het is niet goed dat lokale besturen het warm water opnieuw moeten uitvinden. Er moet een vorm van synergie of kennisdeling op het niveau van de Vlaamse overheid zijn. Een aantal problematieken kunnen hierin samen aan bod komen. Er zijn kernsteden en kleinere steden, maar ik denk dat de parkeerproblematiek in heel Vlaanderen, afhankelijk van de grootte van de kern, ongeveer dezelfde is.

Mijn suggestie is dan ook niet dat het departement zou opleggen wat de parkeernormen moeten zijn. Het moet absoluut geen eenheidsworst van Antwerpen tot Lo-Reninge worden. Het departement kan wel een basisformat aanduiden en dan aan kennisdeling en synergie werken. Het lokaal bestuur kan dan een keuze op maat maken.



Ik heb net gehoord dat er misschien een leertraject met betrekking tot stedenbouwkundige vergunningen in zit. Ik voel dat de discussie over dit thema binnen heel wat lokale besturen naar boven borrelt. Het hangt ook samen met de noodzakelijke verdichting van onze kernen. We moeten het juiste middel vinden. Dit moet geen enge parkeernorm enkel voor wagens zijn. Zoals daarnet is gezegd, gaat het ook om deelauto's, om elektrische laadpunten en om fietsenstallingen. Die stallingen moeten voldoende breed zijn en niet enkel dienen voor de simpele fiets van vroeger.

Ik denk aan een zekere vorm van sensibilisering en een format van de Vlaamse overheid. De lokale besturen kunnen daar dan in alle vrijheid en autonomie hun ding mee doen. Ik wil het departement nog aanmoedigen om een tool ter beschikking te stellen van onze lokale besturen.

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

**Inez De Coninck (N-VA):** Voorzitter, de vraag om uitleg over de parkeernormen, het in de Standaard verschenen artikel en de reactie daarop van het Netwerk Architecten Vlaanderen (NAV) zijn zeer interessant. Het uitgangspunt moet sowieso zijn dat de bijkomende parkeerbehoeften ten gevolge van ontwikkelingen op bepaalde plaatsen in die ontwikkeling zelf worden opgelost en niet op het openbaar domein worden afgewenteld. De druk op het openbaar domein is net de reden waarom de parkeerverordeningen zijn ontstaan: om parkeerplaatsen weg te nemen en de leefbaarheid te garanderen. In functie van handelskernen moeten voldoende plaatsen ter beschikking worden gehouden van mensen die horeca- en handelszaken bezoeken.

Minister, ik ben blij dat u over slimme parkeernormen spreekt, want ik denk dat het, zeker voor heel Vlaanderen, echt moeilijk is dit in een verordenend kader te gieten. Zoals al is aangegeven, is het een bijna onhaalbare taak om echt een format voor heel Vlaanderen te maken. Dit is zo gebiedsgericht. Waar is de ontwikkeling? Ligt die ontwikkeling bij een knooppunt van het openbaar vervoer? Voor wie is die ontwikkeling bedoeld? Gaat het om doelgroepwoningen, om jonge gezinnen of om senioren? Zij hebben allemaal een andere parkeerbehoefte.

Ik zou het departement liever zien inzetten op de bepaling van locaties waar ontwikkelingen komen die zo weinig mogelijk parkeerbehoeften genereren, bijvoorbeeld omdat ze aan een knooppunt van het openbaar vervoer liggen. Dat kan, voor alle duidelijkheid, ook in landelijke gemeenten zijn.

En misschien, tot slot: in het regeerakkoord wordt altijd gezegd dat we naar het Noorden moeten kijken. Ik denk dat dat ook op het vlak van ruimtelijke ordening geldt. Nederland is bijvoorbeeld een voorbeeldland. De VVSG kan misschien op lokaal vlak naar voorbeelden in de Nederlandse gemeenten gaan kijken. Ik heb het zelf eens opgezocht. Zij pakken dat heel gedifferentieerd en heel gebiedsgericht aan, om innovatief in te spelen op parkeerbehoeften en daaraan tegemoet te komen in ontwikkelingen.

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

**Minister Zuhail Demir:** Ik zal gewoon herhalen wat ik heb gezegd: de lokale besturen zijn het eerst aan zet om werk te maken van die slimme parkeernorm, naargelang de behoefte die er is in een bepaalde wijk of in een bepaald gebied. Vanuit Vlaanderen respecteren we het best die autonomie.

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

**VRAAG OM UITLEG van Freya Perdaens aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de recyclage van polyester boten – 662 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bruno Tobback**

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

**Freya Perdaens (N-VA):** Op 9 december meldde de VRT dat de afvalberg aan polyester boten stijgt. Wie af en toe langs het water vertoeft, zal dat niets verbazen. Die afvalberg situeert zich immers langs en op onze waterlopen in de vorm van achtergelaten of verwaarloosde en vaak niet meer te recupereren boten.

Vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw gingen botenbouwers aan de slag met polyester. Die kunststof had voor de scheepsbouw heel wat troeven: scheepsrompen uit polyester zijn immers goedkoper dan houten en metalen varianten, ze zijn ook lichter en sterker en ze zijn beter bestand tegen de tand des tijds. Maar ook polyester boten hebben geen eeuwig leven. Veel van die vaartuigen komen nu aan hun levenseinde. Op zich is dat geen probleem, ware het niet dat veel eigenaars het nalaten om die boten op tijd uit het water te halen en te laten afbreken. In Nederland zou het gaan over een 25.000-tal boten. In Frankrijk en Engeland gaat het telkens over 50.000 boten. In heel Europa zouden er volgens de gegevens van de VRT elk jaar 140.000 verwaarloosde boten bij komen. Bij ons zijn er volgens de journalist niet meteen cijfers beschikbaar.

Boten die niet meer gebruikt of onderhouden worden, takelen af tot ze rijp zijn voor de sloop. De waarde van de polyester boten ligt echter vaak lager dan de kosten die het met zich meebrengt om ze te laten afbreken. Het gevolg is dat heel wat van die vaartuigen er verwaarloosd blijven bij liggen in jachthavens, op rivieren en kanalen. De Vlaamse Waterweg haalt alleen die boten uit het water die een gevaar vormen voor de scheepvaart. De Vlaamse Waterweg heeft een opslagplaats nabij Gent. De rest van die boten blijft liggen omdat het bergen van de boten geld kost.

Bij ons is er voorlopig geen concreet recyclageplan voor polyester. Vandaag worden polyester vaartuigen verzaagd en gaan ze zoals het gewone huisvuil mee de verbrandingsoven in, weinig duurzaam dus. In Frankrijk is er ondertussen een officiële organisatie, de APER of Association pour la Plaisance Eco-Responsable, die zich bezighoudt met de recyclage van polyester boten. Die organisatie zou vorig jaar ongeveer 2500 vaartuigen hebben gerecycleerd, veel minder dan het aantal aanwezige boten. Om de historische achterstand weg te werken moet dat aantal de komende jaren nog flink stijgen. Constructeurs betalen er een ecotaks en boot-eigenaars een registratietaks, taksen die dan gebruikt worden voor de recyclage van de polyester boten.

Een taks bij aankoop van een boot zou bij ons dreigen haar effect te verliezen, want er worden nogal wat boten in het buitenland gekocht, maar een soort bijdrage die gebruikt kan worden voor de recyclage – vergelijkbaar met de Recupelbijdrage of de taks op brandstof voor de sanering van tankstationbodems – is misschien wel een optie. Als ik naga welke certificaten en andere documenten vereist zijn om een boot in gebruik te nemen in Vlaanderen, moeten er wel aanknopingspunten te vinden zijn.

Daarom heb ik hierover de volgende vragen, minister. Hebt u een zicht op het aantal polyester boten dat 'einde leven' is naast en op de Vlaamse waterlopen?

Heeft Vlaanderen, naar Frans voorbeeld, de mogelijkheid om een recyclagetaks te heffen, gekoppeld aan de documenten nodig om een boot in gebruik te nemen?

Valt dit onder uw bevoegdheden om dit verder uit te werken? Zo niet, zult u uw bevoegde collega daarover aanspreken?

Komt er een plan van aanpak om ervoor te zorgen dat polyester boten gerecycleerd worden? Zo niet, wat zijn de knelpunten dan? Ik denk dat er toch mogelijkheden zijn.

Met welke technieken uit binnen- of buitenland kan polyester op een meer milieuvriendelijke manier worden verwerkt dan de huidige manier van verzagen en verbranden? Is er al zicht op wanneer die technieken in Vlaanderen toegepast kunnen worden?

Tot slot, wat zijn de bevindingen van het proefproject van de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) in de jachthaven van Nieuwpoort? Zijn er plannen om dit proefproject uit te breiden naar de rest van Vlaanderen?

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

**Minister Zuhail Demir:** Dank u voor uw vraag.

Heb ik zicht op het aantal polyester boten dat einde leven is? 'Neen' is daar het antwoord op. Er zijn geen Vlaamse cijfers over bekend en volgens de OVAM werd daar ook geen inventaris voor gemaakt. In een Europese studie van 2016 wordt melding gemaakt van zo'n 35.000 pleziervaartuigen in België. Als je dan een gelijkwaardige schatting maakt, komt dat neer op zo'n 350 à 700 afgedankte pleziervaartuigen per jaar. Dat blijft, voor alle duidelijkheid, wel een ruwe schatting.

Wat uw vraag over de recyclagetaks betreft, moet u zich voor de taks zelf misschien ook even tot collega Diependaele richten, maar in principe kunnen we in het kader van een aanvaardingsplicht op plezierboten een recyclagetaks laten heffen bij het op de markt brengen van een schip. De scheepseigenaar zou dan bij de aankoop van een boot een milieubijdrage betalen die de inzameling en recyclage ervan nadien moet bekostigen, maar zoals u ook in uw vraag aanhaalt, zou dat in dit geval niet goed werken, omdat heel veel boten in het buitenland worden aangekocht. Soms worden er ook buitenlandse schepen bij ons achtergelaten. Volgens de huidige regelgeving, zonder de invoering van een aanvaardingsplicht, is het de ontdoener, de eigenaar, die moet opdraaien voor de recyclagekosten. In het geval van schepen zijn dat dus diezelfde mensen die onderhevig zouden zijn aan de recyclagepremie. Om deze reden is de invoering van een aanvaardingsplicht niet aan de orde.

Komt er een plan van aanpak om ervoor te zorgen dat polyester boten gerecycleerd worden? Op dit moment is zo'n plan er niet. Wij proberen eerst zoveel mogelijk kennis te vergaren om nadien te kijken hoe we de recyclage kunnen bevorderen. Zoals u weet, ondersteunt de OVAM de lopende projecten van De Vlaamse Waterweg en van de jachthaven van Nieuwpoort. Daarnaast is de OVAM ook een partner in het Europese interregionale project Recy-Composite rond nieuwe recyclage- en afzetmogelijkheden voor polyesterafval.

Met welke technieken uit binnen- en buitenland kan polyester op een milieuvriendelijke manier worden verwerkt dan nu het geval is? Dat is een zeer technische vraag. Koolstofvezels kunnen op een economisch haalbare manier gerecupereerd worden via het afbranden of oplossen van het matrixmateriaal. Technisch is dit ook perfect mogelijk voor glasvezels, maar economisch gezien is dit nog niet haalbaar gezien de te lage marktwaarde van het gerecupereerde vezelmateriaal. In het reeds aangehaalde Europese project zijn reeds verschillende opties en combinaties uitgetest. Zo werd de techniek voor breken en zeven geoptimaliseerd, waardoor het mogelijk is om af te zeven in fracties met verschillende gehalten aan vezelmateriaal. U hoort dat dit een zeer technisch antwoord is. Ik denk dat we dit

beter niet in de commissie behandelen, maar overlaten aan ingenieurs. U mag natuurlijk de vragen stellen die u wilt stellen, voor alle duidelijkheid.

Het proefproject in de jachthaven van Nieuwpoort is een kleinschalig recyclageproject. Het wordt ondersteund door de OVAM via het open-callproject. Het proefproject werd verlengd. Het einde is voorzien voor het begin van de zomer. Pas nadien zullen we kijken hoe we dat project kunnen opschalen.

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

**Freya Perdaens (N-VA):** Heel erg bedankt voor het antwoord en de technische details van de recyclagetechnieken, minister.

Ik wil nog even inzoomen op de waterloopbeheerders en het feit dat ze alleen die boten uit het water halen die een gevaar betekenen. Plant u opvolging van de acties van de waterloopbeheerders, het nagaan in welke mate iets voor gevaar zorgt? Ik kan mij heel goed voorstellen dat wat gevaarlijk is voor een binnenschip, anders is dan wat gevaarlijk is voor een kajaker of een kleiner pleziervaartuig.

**Bruno Tobbacq (sp.a):** Minister, ik wil me aansluiten met een suggestie. Uiteindelijk zal er wel een regeling moeten worden getroffen, want dit is een sector waar de veroudering van de booteigenaars ontzettend snel aan het gaan is. Bovendien gaan oplossingen die rekening houden met belasting van nieuwe boten, op zich niet veel bijbrengen, want het voornaamste probleem is de gigantische hoeveelheid aan tweedehandse, vaak decennia oude boten en bootjes die nog in gebruik zijn of die ergens verwaarloosd liggen te worden. Welke oplossing er ook zal komen, die zal op een of andere manier moeten inspelen op het feit dat het gaat om heel wat oudere eigenaars met heel oude en nog amper bruikbare vaartuigen. Anders zal het hoe langer hoe meer een geval zijn van achterlaten, al dan niet ten laste van clubs, organisaties en terreinen waar ze zijn blijven liggen, of letterlijk verzekeringsfraude, waarbij iemand de boot in brand steekt, wat ook courant voorkomt. Daar moet toch enige rekening mee worden gehouden als men dit probleem wil oplossen. Want we gaan daar hoe dan ook op een of andere manier mee blijven zitten.

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

**Minister Zuhail Demir:** Collega's, sta mij toe om de suggesties mee te nemen. Het is voor mij een zeer specifieke materie, dus ik ga de suggesties sowieso meenemen. Ik beseef wel dat we eens goed zullen moeten nadenken over hoe we dat gaan aanpakken, want het gaat inderdaad over veel bootjes. Ik ben het ermee eens dat we daar samen met de OVAM en de waterloopbeheerders naar moeten kijken.

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

**Freya Perdaens (N-VA):** Bedankt voor de antwoorden. Ik kijk er alvast naar uit om oplossingen te zien.

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

**VRAAG OM UITLEG van Inez De Coninck aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het beter naleven van geluidsnormen door middel van een geluidsbegrenzer – 663 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bruno Tobbacq**

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

**Inez De Coninck (N-VA):** Minister, ik stel mijn vraag naar aanleiding van enkele artikels die eind november in de kranten zijn verschenen over de geluidsnormen bij evenementen met versterkte muziek.

We hebben in Vlaanderen intussen een zevental jaar nieuwe geluidsnormen. Die zorgen ervoor dat de versterkte muziek onder een bepaald geluidsniveau moet blijven. Jammer genoeg is dat vaak niet het geval. Uit onderzoek van onder andere de Universiteit Gent is gebleken dat bij driekwart van de muziekevenementen de geluidsnormen worden overschreden. Bezoekers van die evenementen kunnen dan al dan niet permanente gehoorschade oplopen. We hebben allemaal ooit wel al eens een getuigenis gelezen van mensen die gehoorschade hebben ten gevolge van overschrijding van geluidsnormen.

Nochtans werden al veel inspanningen gedaan om bezoekers te sensibiliseren en op te roepen om aangepaste oordoppen te gebruiken. Organisatoren zijn soms zelfs verplicht om ze ter beschikking te stellen vanaf een bepaald aantal decibels. Het kan echter niet de bedoeling zijn om de verantwoordelijkheid volledig bij de bezoeker te leggen door hem het dragen van oordoppen verplicht op te leggen. Ons lijkt het beter om het probleem aan de bron aan te pakken en ervoor te zorgen dat de geluidsnormen worden nageleefd. Zo zouden we de geluidsinstallatie kunnen koppelen aan de metingen – wat volgens mij ook verplicht is bij bepaalde geluidsniveaus – waarbij bij overschrijding van de normen het geluidsniveau automatisch wordt aangepast. Vele dj's en organisatoren van muziekevenementen hebben al zo'n 'sound limiter'. Ik denk dat dit in vaste concertzalen ook al aanwezig is.

Minister, op welke manier kijkt u naar dit recente onderzoek? Welke gevolgen trekt u hieruit voor uw beleid? Bent u van plan bijkomende maatregelen te nemen, zoals mijn voorstel om geluidsbegrenzers te verplichten?

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

**Minister Zuhail Demir:** Collega, ik ben het eens met u dat er nog steeds veel onwetendheid is over lawaaibelasting en gehoorschade. Omdat schade niet altijd meteen optreedt, is men zich vaak niet bewust van het potentiële gevaar.

In de afgelopen jaren is er op verschillende manieren ingezet op sensibilisatie. Op de website 'Help ze niet naar de tuut' blijft informatie beschikbaar over wat gehoorschade is. Er is ook een kortfilm en de centra voor leerlingenbegeleiding (CLB's) zijn daarmee aan de slag gegaan in hun lespakketten. Ondanks de sensibilisatie stel ik samen met experts vast dat we de problematiek van ernstige gehoorschade niet onder controle hebben. Er worden overtredingen vastgesteld.

Het Departement Omgeving stelt een brochure ter beschikking van organisatoren. Hierin wordt op een laagdrempelige manier uitgelegd wat ze moeten doen om te voldoen aan de regelgeving. Er zijn subsidies beschikbaar voor geluidsmeters, zowel voor handhaving als voor het meten en registreren van geluidsniveaus door organisatoren van activiteiten. Er worden vanuit de Vlaamse overheid dus al een aantal hulpmiddelen aangereikt.

Daarnaast dragen de lokale besturen hierin een verantwoordelijkheid. Zij staan in voor het geven van toelatingen of vergunningen en ook voor de handhaving. Ik stel vast dat die handhaving helaas heel weinig wordt gehanteerd.

Ik zal in de toekomst blijven inzetten op de combinatie van sensibilisatie en handhaving. Ik heb opdracht gegeven aan mijn administratie om te onderzoeken hoe we onze activiteiten op Vlaams en lokaal niveau beter op elkaar kunnen afstemmen en desgevallend moeten aanpassen om te zorgen dat ze elkaar versterken, om zo de gewenste effecten te realiseren op het terrein.

Ik zal het voorstel voor het verplichten van geluidsbegrenzers bekijken.

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

**Inez De Coninck (N-VA):** Minister, ik dank u voor uw antwoord en ik dank u omdat u mijn voorstel wilt bestuderen. U verwees naar communicatie en sensibilisatie. Ik zou daar zeker op blijven inzetten. In voorbereiding van deze vraag heb ik gelezen dat amper 4 procent van de organisatoren op de hoogte is van de geluidsnormen. Er is dus nog zeker werk aan de winkel.

Wat betreft de handhaving door lokale besturen: in mijn eigen gemeente hebben we gebruikgemaakt van de subsidie om een geluidsmeter aan te kopen en ter beschikking te stellen van verenigingen. Zij gebruiken die ook, maar als het evenement gedaan is en als de meter binnengeleverd wordt, dan zien we dat er overschrijdingen zijn geweest. Dan wijzen wij hen daar natuurlijk altijd op, zelfs al is die kortfilm ook getoond aan de vereniging. Wij kunnen natuurlijk op het moment zelf er moeilijk iemand bij zetten. Ze zien het zelf, ze moeten zelf ingrijpen, ofwel moet de installatie zo ingesteld zijn dat ze automatisch verlaagt. Daarom mijn voorstel.

Iets anders dat we zouden kunnen doen als lokaal bestuur, is de volgende keer geen toelating meer geven om het evenement te organiseren, maar dat is natuurlijk vrij verregaand. Ik denk niet dat veel lokale besturen staan te springen om zo ver te gaan.

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

**Tinne Rombouts (CD&V):** Het is een thema dat al een aantal jaren in dit parlement meegaat. Ik heb dit ook al een aantal jaren ter harte genomen. De schade die berokkend kan worden door geluidsoverlast, vaak onbewust of door onwetendheid, en waarmee men nadien geconfronteerd wordt, is dramatisch. We moeten allemaal, zowel de overheid als de ouders, het onderwijs en de organisatoren, de krachten bundelen om dit voldoende kenbaar te maken en mensen er voldoende bewust van te maken. Kenbaarheid is één zaak, maar bewustwording, er effectief naar handelen, is nog een andere.

We moeten vaststellen dat een 'mental switch' niet evident is. We hebben de afgelopen jaren daar een belangrijk intensief traject in afgelegd. Maar dat is een traject dat van alle tijden zal zijn. We hebben steeds nieuwe organisatoren en er zijn steeds nieuwe mensen die naar fuiven of feestelijkheden gaan. Dit zal dus iets van alle tijden zijn. We moeten die sensibiliseringscampagnes blijven herhalen en er telkens een nieuwe schwing aan geven zodat ze ook opvalt. Je kunt een boodschap altijd op dezelfde manier vertellen, maar het is belangrijk dat ze blijft binnenkomen.

Minister, ik ben heel blij dat u aangeeft dat u heel sterk op deze sensibilisering wilt blijven inzetten. Ik hoop dat u dat met de nodige schwing doet.

Ik denk dat een heel specifieke aandachtsgroep waar mensen nog minder van bewust zijn, de kinderen zijn. Als mama weet je dat geluid bij baby's en kleine kinderen veel feller binnenkomt dan bij volwassenen. Als jonge kinderen worden meegenomen naar activiteiten of als er een kinderfuif of iets dergelijks is, is de bewustwording een heel belangrijk issue en moet men daar heel specifiek aandacht voor hebben.

Sensibilisering staat natuurlijk niet alleen. Een tweede luik zijn de lokale besturen en de handhaving. Minister, ik ben heel blij dat u het toezicht op die lokale handhaving mee wilt opnemen. Ik hoor de collega heel duidelijk zeggen dat ze wel meters binnenkrijgt. Ik ben ook schepen van Jeugd geweest. Wij hebben de afgelopen jaren daar ook een beleid rond uitgebouwd. We zorgen dat er meters ter

beschikking worden gesteld en we krijgen meters binnen, maar we hebben na twee jaar heel duidelijk de afspraak gemaakt – het eerste jaar sensibilisering en het tweede jaar bewustwording – dat wanneer men het derde jaar terugkomt met een te hoge meting, men geen vergunning meer zal krijgen. Als we dat als lokale besturen niet durven op te nemen, dan wordt het heel moeilijk. Het is belangrijk dat we ervoor zorgen dat men zich eraan kan houden, dat we alles ter beschikking stellen en hen ondersteunen en sensibiliseren, maar handhaving is uiteindelijk ook belangrijk.

Minister, ik wil u enkel aanmoedigen, om zeker samen met de lokale besturen en andere partners dat traject verder af te leggen.

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

**Leo Pieters (Vlaams Belang):** Minister, ik denk dat we hier allemaal de problemen van inzien. Sensibilisering: ja. Correct een geluidsmeter installeren of meegeven: ja. Maar handhaving heb je nooit in de hand. Ik wil collega Rombouts bijtreden dat als iemand de organisator is, dat twee jaar later een andere persoon is. Ik heb lang genoeg in de jeugdbeweging en in tal van verenigingen gezeten. In de hitte van de strijd, tijdens het evenement, gaat het nogal eens mis en kun je als organisator ook wel ingrijpen, maar dat heb je ook niet altijd in de hand. Het is moeilijk als je na twee jaar zegt dat men geen vergunning meer krijgt en het zijn dan andere organisatoren. Misschien is het wel dezelfde groep of dj.

Omdat handhaving vrij moeilijk wordt, denk ik, heb ik in de gemeenteraad zelf voorgesteld om bij die geluidsmeter ook een scherm te laten installeren waarop de decibels worden aangegeven. Er zijn jongeren die er wel mee bezig zijn maar die niet beseffen hoe luid de muziek wel staat en die dat dan toch kunnen zien. Het scherm verandert van kleur wanneer men over een grens gaat. Er zijn jongeren genoeg die oordopjes bij zich hebben maar die niet weten wanneer ze ze moeten gebruiken. Ze gebruiken ze eventueel puur op het gevoel maar ze weten niet wanneer het over de grens gaat. Er zijn misschien tal van manieren, maar sensibilisering is nodig, handhaving als het kan, maar het is moeilijk.

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

**Minister Zuhail Demir:** Voorzitter, ik voel aan de commissieleden dat ze dit zeer belangrijk vinden; daar zijn we het over eens. Ik zal verder inzetten op sensibilisering en op informatie doorgeven, al dan niet met een eigen schwing. Dat wil ik allemaal doen.

Het is natuurlijk een belangrijke problematiek. Er is vaak blijvende schade. Van daar dat ik vind dat we zeker voor de allerkleinsten een inspanning moeten doen.

Voor de handhaving reken ik toch ook op de lokale besturen die een vergunning afleveren, die toelatingen geven. Ik weet dat het niet gemakkelijk is, maar zoals bijvoorbeeld gebeurt voor alcoholcontrole, zou ik aan de lokale besturen willen suggereren – en het is natuurlijk niet altijd even sympathiek, maar wel in het belang van iedereen – om af en toe een grote controle te doen en binnen metingen te gaan doen. Als het niet in orde is, moeten er ook de nodige signalen worden gegeven. Ook voor de bewustmaking is dit van groot belang.

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

**Inez De Coninck (N-VA):** Minister, ik dank u voor uw antwoorden. Collega's, ik dank u voor de tussenkomsten. Ik ben blij dat het belang van de problematiek wordt gedeeld door alle collega's in deze commissie.

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

**VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de milieunormen voor wagens en het concept 'eco-onderhoud' – 664 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bruno Tobback**

**De voorzitter:** Laten we de stilte nederdalen om te luisteren naar de vraag van collega Rombouts.

Mevrouw Rombouts heeft het woord.

**Tinne Rombouts (CD&V):** Voorzitter, u bent zo bezinnend vandaag.

**De voorzitter:** Dat is mijn nieuwe ik. Ik geef toe dat ik op dat vlak een laatbloeiër ben. (*Gelach*)

**Tinne Rombouts (CD&V):** Voorzitter, minister, collega's, oudere voertuigen voldoen vaak niet meer aan de oorspronkelijke milieunormen waaraan ze conform waren. TRAXIO, de Belgische federatie van de autosector, heeft daarom – naar het voorbeeld van Frankrijk – het concept 'eco-onderhoud' uitgewerkt. Met behulp van aangepaste meet- en diagnoseapparatuur kan op vier minuten de oorzaak van het emissieprobleem worden opgespoord. Vervolgens kan het voertuig door middel van gerichte interventies opnieuw milieuvriendelijker en energie-efficiënter worden gemaakt, conform de oorspronkelijke milieunorm die aan de wagen is toegekend. TRAXIO stelt het 'eco-onderhoud'-label beschikbaar aan garages die de meetapparatuur met de bijhorende software in de werkplaats hebben en waarvan het personeel een specifieke opleiding heeft gevolgd.

Het Waals Gewest heeft een decreet goedgekeurd waardoor de voertuigen die een milieuvriendelijk onderhoud gekregen hebben, een jaar langer de lage-emissiezones (LEZ's) in het gewest zullen mogen binnenrijden.

Vanaf 1 januari 2020 zullen dieselwagens met Euro 4-norm enkel nog na betaling – intussen is dat zo – toegang hebben tot de lage-emissiezones in Gent en Antwerpen. Het 'eco-onderhoud'-label zou de getroffen wageneigenaars een alternatief kunnen bieden om de LEZ toch nog zonder betaling binnen te mogen, en dit zonder de milieulast binnen de LEZ te verhogen.

Minister, vindt u het label 'eco-onderhoud' een goed hulpmiddel om het wagenpark milieuvriendelijker en energie-efficiënter te maken? Staat u in contact met TRAXIO in verband met de erkenning van dit label in het Vlaamse Gewest? Bekijkt u de mogelijkheid om, zoals in het Waalse Gewest, te voorzien in een uitzonderingsregel met betrekking tot de toegang tot lage-emissiezones? Overweegt u die uitzondering in te voeren en vergt de uitvoering hiervan al dan niet aanpassingen van de regelgeving? Zo ja, om welke aanpassingen gaat het dan?

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

**Minister Zuhail Demir:** Voorzitter, TRAXIO heeft zelf nog geen contact met mij of met de administratie opgenomen. Aangezien TRAXIO met die ecolabel tegemoetkomt aan de bekommernissen die we allemaal hebben, namelijk de vermindering van de reële emissies van voertuigen, heb ik de administratie de opdracht gegeven zelf contact op te nemen.

Mevrouw Rombouts, ik wil er even op wijzen dat momenteel een zeer uitgebreid onderzoek naar de oorzaken van en oplossingen voor de verhoogde reële emissies loopt. Dit onderzoek omvat vier onderdelen. Het eerste onderdeel onderzoekt de juridische aspecten met betrekking tot de voertuigkeuring, homologaties en markttoezicht. Het tweede onderdeel bekijkt de problematiek van de verhoogde reële emissies. Het derde



onderdeel bevat de data-analyse. Voor het vierde onderdeel is een remote sensing campaign gevoerd. Hierbij zijn de reële emissies van voorbijrijdende voertuigen op vijf verschillende locaties gemeten. Zelfs in een internationale context is dit een bijzonder ambitieuze campagne. Voor het eerst zijn dergelijke metingen uitgevoerd. De data van bijna 200.000 metingen worden momenteel verwerkt en geanalyseerd. We verwachten de resultaten van deze studie tegen het midden van dit jaar. Zodra we die resultaten hebben, hoop ik een zeer nauwkeurig antwoord op uw vragen te kunnen geven. Ik hoop dat het onderhoud met TRAXIO dan ook heeft plaatsgevonden.

Wat de mogelijkheid betreft om te voorzien in een uitzondering in verband met de toegang tot lage-emissiezones, hebt u zelf aangegeven dat het label 'eco-onderhoud' tot doel heeft de wagens in overeenstemming met de oorspronkelijke milieunormen te brengen. Dit betekent dat de reële emissies in lijn met de emissienormen liggen. Ik wil onderstrepen dat dit absoluut belangrijk is, maar het staat los van de lage-emissiezones.

Vanaf 1 januari 2020 zijn Euro 4-dieselmotoren niet zonder meer in lage-emissiezones toegelaten. Als een Euro 4-dieselmotor aan de emissienormen in het reëel verkeer voldoet, liggen de NO<sub>x</sub>-emissies lager, wat zeker positief is, maar een Euro 5-motor heeft nog lagere emissienormen voor NO<sub>x</sub>. Bovendien moet een Euro 5-dieselmotor met een roetfilter zijn uitgerust om de fijnstofnormen te halen. Beide zijn nodig. In een lage-emissiezone zijn bepaalde motoren toegelaten en andere niet. We zorgen ervoor dat de reële emissies in lijn met de emissienormen komen te liggen.

Zoals uit mijn antwoord op de vorige vraag blijkt, zijn we niet van plan de regelgeving aan te passen. Om de reële emissies in lijn met de normemissies te brengen, zullen we wel andere regels moeten uitwerken. Ik wacht hiervoor op de resultaten van de lopende studie naar verhoogde emissies. Nadien zal ik, in overleg met minister Peeters, nagaan welk pakket we in de regelgeving verder zullen uitwerken.

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

**Tinne Rombouts (CD&V):** Minister, ik dank u voor uw antwoord en voor uw opdracht aan de administratie om zelf actief contact met TRAXIO op te nemen. Toen ik dit verhaal hoorde, vond ik het echt iets belangrijks. We weten dat alle voertuigen die nu op de wegen rijden, voor een bepaalde belasting zorgen, maar als de efficiëntie door het gebruik daalt, hebben we er alle baat bij de efficiëntie van zo veel mogelijk voertuigen weer omhoog te krijgen.

In die zin vind ik het voorstel of het idee van Wallonië wel zeer interessant omdat zij een stimulans inbouwen om de mensen er effectief gebruik van te laten maken. We weten natuurlijk dat er vandaag nog altijd een aantal voertuigen zijn die ook op onze wegen zullen rijden maar die niet in de beperkte LEZ's mogen. Ik zoek dus naar een stimulans om de burgers aan te zetten om er effectief voordeel uit te halen, naast de milieuwinst, zodat ze het eco-onderhoud laten doen.

Minister, er zijn dus nog een aantal studies lopende over de metingen en de effectieve labeling van de voertuigen. U zult TRAXIO betrekken bij het eco-onderhoud. Ik ben benieuwd of u verplichtende of stimulerende maatregelen zult nemen. Een stimulerend beleid kan altijd sneller worden ingevoerd dan een verplichtend. Ik wil dus dit voorstel echt wel op tafel leggen om in de overweging mee te nemen.

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

**Minister Zuhail Demir:** Mevrouw Rombouts, ik ben het met u eens. We zullen afwachten wat er uit het onderhoud zal komen en natuurlijk ook uit het onderzoek. Dan zullen we aan de slag gaan met collega Peeters.

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