



Vlaams
Parlement

vergadering **C99**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening
en Energie

van 28 januari 2020

INHOUD

INTERPELLATIE van Bart Claes aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de onvoorspelde zware impact van de lage-emissiezones (LEZ) en het slinkende draagvlak dat daarvan het gevolg is – 11 (2019-2020)	4
VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het retrofitten van dieselwagens met euronorm 4 – 1035 (2019-2020)	13
VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over klachten over het Omgevingsloket – 971 (2019-2020)	15
VRAAG OM UITLEG van Maurits Vande Reyde aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het creëren van een aparte wooneenheid bij een zorgwoning en de energetische gevolgen daarvan – 1022 (2019-2020)	19
VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over illegale export van plasticafval vanuit België naar Maleisië en het terugzenden ervan – 1025 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Freya Perdaens aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het terugzenden van uitgevoerd plasticafval door Maleisië en omliggende landen – 1045 (2019-2020)	23
VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de graduele invoering van de nieuwe p+md-zak – 1043 (2019-2020)	27
VRAAG OM UITLEG van Bart Dochy aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de impact van het zesde mestactieplan (MAP 6) op de Pachtwet – 1038 (2019-2020)	30
VRAAG OM UITLEG van Chris Steenwegen aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de vogelgriepvergoeding met middelen uit het Minafonds – 1061 (2019-2020)	33
VRAAG OM UITLEG van Carina Van Cauter aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het gebrek aan ruimte voor sport – 904 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Cathy Coudyser aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de vergunningsproblemen van de paardensport in Vlaanderen – 959 (2019-2020)	35

VRAAG OM UITLEG van Carina Van Cauter aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de verdichting in Vlaanderen
– 832 (2019-2020)

43

INTERPELLATIE van Bart Claes aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de onvoorspelde zware impact van de lage-emissiezones (LEZ) en het slinkende draagvlak dat daarvan het gevolg is
– 11 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, ik heb een interpellatie over de zware impact van de lage-emissiezones (LEZ's) en het slinkende draagvlak daarvoor. Uit nieuwe cijfers die onze goede vrienden van Het Laatste Nieuws vorige week publiceerden, blijkt dat de gevolgen van de lage-emissiezones veel zwaarder zijn dan aanvankelijk werd gedacht. Maar liefst één auto op vijf mag de bestaande LEZ's van Antwerpen en Gent niet meer binnen. Het gaat om zowat 1,2 miljoen auto's op een totaal wagenpark in België van 5,8 miljoen wagens. In de krant schrijft men terecht: "(...) wij kregen de échte cijfers en vielen net niet omver." Vooral dieselwagens met euronorm 4 worden getroffen. Vanaf 2025, wanneer zoals gepland de regelgeving strenger zal worden en ook de euro 5-diesels geweerd zouden worden uit de LEZ's, gaat het over nog eens een bijkomende 1 miljoen wagens die niet meer welkom zouden zijn in twee van onze grootste steden.

Ik moet u dan ook niet vertellen dat het draagvlak voor de LEZ's de voorbije maanden in vrije val blijkt te zijn. Steeds meer politici, ook zij die behoren tot Vlaamse meerderheidspartijen, komen tot de vaststelling dat de invoering van bijkomende LEZ's in steden en gemeenten niet zo'n goed idee is. Het stadsbestuur van Kortrijk, bijvoorbeeld, waar ook twee Vlaamse meerderheidspartijen in het bestuur zitten, laat weten geen LEZ te zullen invoeren omdat anders bijzonder veel mensen zouden worden getroffen, vooral mensen die het iets minder breed hebben.

Eerder beslisten ook al Mechelen, Willebroek en Leuven uiteindelijk om geen LEZ in te voeren. In de plenaire vergadering van 13 november zei u dat zij dat nog wel van plan waren, maar ondertussen hebben zij hun kar gekeerd en gaan zij geen LEZ invoeren in hun stad. De enige gemeente die na Antwerpen, in het voorjaar van 2017, nog een LEZ invoerde, is de stad Gent, maar dat hoeft uiteraard niemand te verbazen. Het partijbestuur van een middelgrote Vlaamse partij, die zelf aanvankelijk zeer enthousiast meewerkte aan het tot stand komen van LEZ's, stelt zich nu ook vragen over de invoering van deze LEZ's, gezien de zware impact ervan op sociaal zwakken. Dit alles hoeft niet te verbazen: steeds meer mensen voelen de gevolgen van de LEZ's in hun portemonnee, waardoor het draagvlak voor de LEZ's wegsmelt als sneeuw voor de zon.

Op tal van andere terreinen lijkt de toepassing van de LEZ's ondertussen een soort Absurdistan te worden. De lijst is lang. Vrijwillige ambulanciers haken af. Wie in de binnensteden van Antwerpen en Gent woont, vindt steeds moeilijker een loodgieter, elektricien of andere vakman, omdat veel bedrijfswagens niet meer voldoen aan de normen en – als ik het regeerakkoord goed heb gelezen – vanaf 2025 zelfs volledig emissieneutraal moeten zijn. Ook De Lijn moet boetes ophoesten voor de bussen die niet beantwoorden aan de normen. Agenten van de federale politie die de LEZ binnen willen met een van de politiewagens die niet aan de normen beantwoorden, moeten hun dagpassen zelf financieren. Er is slechts één terrein waarvoor de LEZ's wel hun nut bewijzen, en dat zijn de stadsinkomsten. In september 2019 verklaarde Antwerps schepen Tom Meeuws dat de LEZ-boetes en de dagpassen de stad Antwerpen al ruim 25 miljoen euro opleverden. Vervuilende wagens zijn dus nog wel welkom als ze maar neerdokken. Een Vlaamse krant kopte dan ook terecht: 'Het absurdisme van de lage-emissiezone.'

Hoewel de steden en gemeenten massaal afzien van hun plannen om LEZ's in te voeren, blijft de Vlaamse Regering haar geloof in de LEZ prediken, waarbij u in het regeerakkoord een uniform kader bepleit voor steden en gemeenten die voor een LEZ kiezen. Minister, sterker nog, in uw beleidsnota hebt u zelf het volgende aangekondigd: "Ik versterk de uitrol van LEZ (lage emissiezones) en werk een wetgevend kader uit voor ultralage-emissiezones (ULEZ)."

U hebt een onderzoek aangekondigd om het toepassingsgebied uit te breiden naar enerzijds bromfietsen en motorfietsen en anderzijds naar ring- en snelwegen. Bijkomende uitleg over wat deze aangekondigde plannen in verband met ultralage-emissiezones inhouden, hebben we tot nu toe nog niet ontvangen.

Minister, is er volgens u nog een draagvlak in de Vlaamse Regering voor een verdere verstrenging van de LEZ's? Wil de Vlaamse Regering alsnog doorzetten met de verdere verstrenging en zelfs met de invoering van ultralage-emissiezones, ondanks de onthutsende cijfers die aantonen hoeveel Vlamingen nu reeds door de LEZ's worden getroffen, met al de bijbehorende impact op het gezinsbudget en met alle verregaande gevolgen voor onze sociaal zwakkere burgers? Wil de Vlaamse Regering nog doorzetten met de verdere verstrenging en zelfs de invoering van extra lage-emissiezones, ondanks het duidelijk afnemend draagvlak voor LEZ's in de publieke opinie? Dit manifesteert zich onder meer in steeds meer steden en gemeenten die een LEZ planden maar uiteindelijk van die plannen afzien. Indien u alsnog wilt doorzetten met uw plannen voor een verdere verstrenging van de LEZ's, kunt u die plannen ter zake toelichten en kritische vragen beantwoorden, zodat kan worden vermeden dat mensen opnieuw voor verrassingen komen te staan en nu wagens aankopen die binnen enkele jaren misschien niet meer aan de normen van een ultralage-emissiezone beantwoorden en bijgevolg niet meer in alle gebieden in Vlaanderen welkom zijn?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Mijnheer Claes, ik dank u voor uw vragen, want het is belangrijk dat we weten waarom die LEZ's bestaan. Er is een kaderdecreet. De lokale besturen voeren dat al dan niet in, maar ik doe dat niet voor mijn plezier. Het wordt tijd de puntjes op de i te zetten en uit te leggen waarom die LEZ's bestaan.

Dit brengt me terug bij het verhaal van de luchtkwaliteit in Vlaanderen. Net zoals ik om de waterkwaliteit bekommerd ben, geldt dit ook voor de luchtkwaliteit. Zoals u weet, zijn de luchtkwaliteitsnormen voor fijn stof in Vlaanderen jarenlang overschreden. Die normen liggen nog ver boven de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie: een organisatie waarin voornamelijk dokters zetelen.

Vlaanderen overschrijdt nog steeds de luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide die reeds in 2010 moesten worden gehaald. De CurieuzeNeuzen-metingen in de straten hebben aangetoond hoe verspreid de straten liggen waarin hogere concentraties NO₂ zijn gemeten. Ter hoogte van de weg zijn de concentraties aan roetdeeltjes en stikstofdioxide het hoogste. Die niveaus dalen met de toenemende afstand tot de weg.

Onze luchtkwaliteit en de gezondheid van iedereen, in het bijzonder van zwakkere mensen, zijn te belangrijk om hier niets aan te doen. Ik heb eigenlijk twee opties: iets doen of niets doen. U moet me vertellen wat ik moet doen. Volgens u moet ik niets doen. Ik zal dat niet doen, want ik zal wel iets doen. Ik ben immers bekommerd om de luchtkwaliteit en de gezondheid van de mensen, in het bijzonder daar waar de problematiek het ergst is. In onze grootsteden rijden veel dieselwagens en blijft luchtverontreiniging in de straten hangen.

Luchtverontreiniging blijft nog steeds het belangrijkste milieuprobleem voor stadsbewoners in Europa. Er zijn in Europa ongeveer 250 steden met een LEZ. Die twee

steden in Vlaanderen zijn geen eilanden, want het gaat om nog andere Europese steden. De impact van een LEZ is merkbaar, want we volgen dit uiteraard op. Het is niet zo dat we dit invoeren en dan doen alsof er verder geen meetpunten meer zijn. We zien een duidelijke daling van de roetconcentraties bij de meetpunten in de LEZ van Antwerpen. De grootste daling is vastgesteld in de verkeersgerichte meetstations. In 2018 is in de LEZ van Antwerpen voor het eerst bij geen enkel meetstation een overschrijding van de NO₂-norm vastgesteld. In 2016 is op de Plantin en Moretuslei nog 45 microgram gemeten.

De blootstelling aan fijn stof in de lucht kan leiden tot ziekte en vroegtijdige sterfte. Ik vind dat niet uit, mijnheer Claes. Ik baseer me op cijfers van drie studies, die ik ook zal vermelden, zodat u die kunt opvragen en kunt nakijken wat fijn stof doet met mensen.

De eerste studie is Health Effects of Air Pollution in Antwerp Schools uit 2012. Een tweede studie betreft de maatschappelijke kostenanalyse van de meest relevante gezondheidseffecten die in verband staan met verkeersgerelateerde luchtvervuiling als onderbouwing voor milieu- en gezondheidsbeleidsacties van 2014. De meeste recente uit 2019 is van de Vlaamse Milieumaatschappij en gaat over de effecten van luchtvervuiling op gezondheid en ecosystemen uit 2019.

Door de impact van fijn stof gingen in 2017 potentieel 144 gezonde levensjaren verloren per 10.000 inwoners. Dat betekent dat elke inwoner in Vlaanderen bij levenslange blootstelling aan de huidige pollutieniveaus gemiddeld 1,2 gezonde levensjaren verliest. Luchtvervuiling zorgt voor vroegtijdige sterfte. Voor PM_{2,5} wordt dit geschat op ongeveer 4100 en voor NO₂ op 2100 tot 4400 personen. In de EU28 zijn er jaarlijks 400.000 vroegtijdige sterfgevallen door blootstellingen aan PM en 70.000 door blootstelling aan NO₂. Ook onderzoek heeft aangetoond dat gemiddeld 1 tot 7 procent van de hartinfarcten te wijten is aan het verkeer. Dat komt neer op een externe kost voor de maatschappij van 5 tot 130 miljoen euro per jaar. Hartinfarcten vormen slechts een klein percentage van de totale externe kost veroorzaakt door de luchtpollutie van verkeer. Luchtverontreiniging veroorzaakt ook belasting van hart- en bloedvaten, luchtwegaandoeningen, en het verergert astma en allergieën. Het kan astma ook uitlokken of verergeren bij kinderen die gevoelig zijn voor astma, en zo ken ik er veel.

Mijnheer Claes, u zegt dat de agenten van de federale politie die de LEZ binnen willen met een van de vele politiewagens die niet aan de normen beantwoorden, hun dagpassen zelf moeten financieren. Dat is niet correct, en dat moet u weten. Prioritaire voertuigen zijn als gevolg van hun functie vrijgesteld.

U zegt ook dat één auto op vijf de LEZ niet meer binnen mag. 92 procent van de wagens die zijn ingeschreven in Vlaanderen, voldoen aan de voorwaarden om een LEZ binnen te mogen. Niet alle wagens rijden in de LEZ. Voor de agglomeratie Antwerpen is slechts 2,3 procent een diesel van euronorm 3 of ouder. Er rijden slechts 7,5 procent euro 4-diesels rond ten opzichte van 11 procent voor Vlaanderen.

U zegt ook dat vanaf 2025 de euro 5-diesels worden geweerd uit de LEZ en dat het bijkomend over een miljoen wagens gaat. Binnen vijf jaar zullen dat er heel wat minder zijn. Het is niet correct om de aantallen van vandaag te projecteren op 2025. Euro 5-diesels zijn tegen dan tien tot vijftien jaar oud.

U beweert dat de sociaal zwakken een zware impact ondervinden van de LEZ's. Als we zien wie een oude wagen heeft, dan zien we dat de kwetsbare mensen helaas meestal geen wagen hebben. Slechts een op de drie heeft een wagen. Bij meer dan 80 procent van de eigenaars gaat het meestal over een tweede wagen.

De luchtkwaliteit is het slechtst op plaatsen waar kwetsbare mensen met een zeer laag inkomen wonen, zoals langs de invalswegen van onze steden. Als we voor

propere lucht gaan, als een stad een LEZ invoert, dan is dat in de eerste plaats goed voor de gezondheid van de groep die het kwetsbaarst is en die vaak geen of minder geld heeft om uit te geven aan gezondheidszorg of fatsoenlijke huisvesting.

De invoering van LEZ's is in Vlaanderen steeds met flankerend beleid gepaard gegaan. Zo heeft Antwerpen ingezet op een flankerend mobiliteitsbeleid en geïnvesteerd in kwalitatieve, duurzame alternatieven, zoals deelmobiliteit en fietsen. Gent voorziet in een slooppremie die hoger is voor mensen met een lager inkomen, maar ook in autodelen. Als iemand zich voor autodelen inschrijft, betaalt de stad Gent het inschrijvingsgeld terug. Wie zijn wagen wegdoet en een beperkt inkomen heeft, kan eenmalig gratis taxicheques aanvragen. De steden nemen ook initiatieven ten aanzien van ondernemers, zelfstandigen en vzw's.

Het kaderdecreet voorziet eveneens in flankerende maatregelen in functie van de sociaal zwakkeren. Oudere benzinewagens, waarvan de aankoop meestal goedkoper is dan van dieselwagens, zijn nog steeds in een LEZ toegelaten. Op die manier wordt vermeden dat alle oudere wagens uit een LEZ worden geweerd en dat iedereen bijgevolg een dure recente wagen moet kopen. Het is een fabeltje dat iedereen een dure nieuwe wagen moet kopen. Heel oude benzinewagens zijn in een LEZ wel degelijk nog toegelaten. Het is belangrijk dat is voorzien in een vrijstelling voor personen met een handicap. De gemeenten die een LEZ instellen, moeten bij het verlenen van de lokale toelatingen een lager sociaal tarief hanteren voor de inwoners van een LEZ die in aanmerking komen voor een verhoogde tegemoetkoming voor gezondheidszorg.

Mijnheer Claes, volgens u is een LEZ vooral heel goed voor de stadsinkomsten. U vergeet dan wel dat aan de invoering van een LEZ heel wat kosten zijn verbonden met betrekking tot handhaving en registratie. U hebt verwezen naar het aantal boetes in Antwerpen, maar het aantal Belgische overtreeders neemt sterk af. In vergelijking met het jaar voordien, is dat aantal in 2019 gehalveerd. Slechts 0,25 procent van de Belgische voertuigen die in 2019 een LEZ binnen zijn gereden, waren in overtreding.

U hebt naar een aantal paragrafen in het Vlaams regeerakkoord verwezen. Mijn kabinet bekijkt momenteel allerlei onderzoeken die zijn gevoerd. Ik zal daar later zeker op terugkomen in deze commissie. Ik wil één zaak echter duidelijk stellen. Ik vind die regels niet uit. Mij gaat het om de gezondheid van de Vlamingen. Ik zit daarmee in, want ik wil niet dat de mensen binnen vijf of tien jaar allemaal met een lapje voor hun gezicht moeten rondlopen omdat wij niets hebben gedaan. Aangezien ik dat niet wil, hebben we op het niveau van de Vlaamse Regering voorzien in een kaderdecreet. De grote steden Gent en Antwerpen hebben hier een beroep op gedaan. Dat is op de eerste plaats goed voor de zwakkere en kwetsbare groepen waar u naar hebt verwezen.

Als u een andere maatregel kent, moet u het me zeggen. Niets doen, is voor mij geen optie. Als u me kunt vertellen welke maatregel veel beter is, zal ik dat opschrijven. We zullen echter niet spelen met de gezondheid van de mensen, en ik denk dat u dat ook niet zou willen.

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb, eerst en vooral, niet gezegd dat u niets moet doen. Ik heb u een vraag gesteld over de sociale impact van de LEZ's en over de invloed van de LEZ's op de mobiliteit van de Vlamingen. Het gaat niet om de gezondheid van de Vlamingen. Ik denk dat iedereen daar wel mee zal inzitten.

Ik heb een bemerking over wat u net hebt verklaard in verband met de CurieuzeNeuzen-metingen. Die studie is een of twee weken voor de gemeenteraadsverkiezingen

in 2018 uitgekomen. In Antwerpen was de LEZ toen al bijna anderhalf jaar actief. In Gent, waar er nog geen LEZ was, was die studie veel positiever dan in Antwerpen, waar de LEZ wel al actief was.

Ik weet niet in welke zin die LEZ daar een invloed op heeft. U hebt het ook over een studie. De impact is meetbaar, zei u daarnet. Kunnen wij als commissieleden binnenkort de resultaten daarvan krijgen? Dat zou bijzonder handig zijn. U verdedigt ook de steden die een LEZ hebben, namelijk Antwerpen en Gent, en in het bijzonder Antwerpen. U hebt het daar ook over de gezondheid van de mensen. Gaat u de beslissing van de stad Antwerpen om de brandstof voor cruiseschepen te subsidiëren, ook verdedigen? De uitstoot van een cruiseschip is gelijk aan de uitstoot van een miljoen wagens. Dat is bijzonder veel. De kosten voor de LEZ zijn ook niet mis, zei u in verband met de stad Antwerpen. Wel, de kosten voor het invoeren van de LEZ waren volgens mij op ik denk zelfs minder dan een jaar tijd al meer dan terugverdiend.

Een vraag waarop u nog niet volledig hebt geantwoord, is de invoering van de ultralage-emissiezones. U hebt er verschillende keren gewag van gemaakt. Ik heb het daarnet nog eens gevraagd en ik vraag het u nu opnieuw. Wat verstaat u daaronder? U hebt er al dingen over gezegd, dus dan moeten er toch al ideeën over zijn. Wat is dat juist? Waar en wanneer wilt u die invoeren?

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (sp.a): Minister, uw bezorgdheid voor de luchtkwaliteit delen ik en mijn partij uiteraard volmondig. Ik ga zelfs niet tegenspreken dat de LEZ's potentieel, als ze correct zouden worden ingevoerd in een volledig pakket, een stap in de goede richting zouden kunnen zijn. Maar ik ga u ook zeggen waarom we bijvoorbeeld in de stad Leuven, waar ik in de gemeenteraad zit, beslist hebben om dat niet te doen. Dat is omdat wij denken dat een overheid zelf haar verantwoordelijkheid moet nemen in plaats van door heffingen en LEZ's – want daar komt het vaak op neer – de lasten door te schuiven naar gebruikers. De stad Leuven heeft ervoor gekozen om niet sommige auto's, niet de auto's van sommige mensen, maar in de mate van het mogelijke zo goed als alle vervoer buiten de stad te houden. Ze kan dat omdat ze gekozen heeft voor alternatieven, gelukkig in samenwerking met het Vlaamse Gewest, dat via randparkings en bussen daar mee voor zorgt.

De grote tekortkoming in Antwerpen en Gent is natuurlijk dat die twee steden wel de keuze hebben gemaakt voor die LEZ, met alle last en problemen voor gebruikers en inwoners in de stad, maar dat het Vlaamse Gewest is tekortgeschoten in het voorzien van alternatieven, namelijk bussen en trams die ervoor zorgen dat wie zijn auto aan de kant moet laten staan, ook ergens anders terecht kan. Dat is het grote verschil tussen overheden die een eigen verantwoordelijkheid nemen en overheden die de lasten doorschuiven naar de bevolking, en dan vaak nog naar de bevolking die niet de middelen of de mogelijkheden heeft om op korte termijn haar gedrag te veranderen of te investeren in een alternatief.

Een elektrische auto is vandaag niet voor iedereen. Als de trams en de bussen dan ook niet rijden, dan heeft de overheid eigenlijk de mensen bedot en met hun voeten gespeeld. Dan moet u inderdaad niet schrikken dat er zowel ten aanzien van de luchtkwaliteit als ten aanzien van een democratisch draagvlak op den duur een probleem ontstaat, want dan hebt u als overheid uw werk niet gedaan.

Als u het verschil wilt weten: in Brussel heeft men ook een LEZ ingevoerd op het niveau van het gewest, in combinatie met een immense investering in openbaar vervoer. Er rijden in Brussel vandaag al meer elektrische bussen rond dan in heel Vlaanderen. Dat is een overheid die haar eigen verantwoordelijkheid neemt, in plaats van onder het mom van marktmaatregelen en prikkels de last door te

schuiven naar de burger. Dan kunnen we nog allemaal vinden dat er een goede luchtkwaliteit moet zijn – die moet er zijn, en dat vindt de burger ook –, maar die burger wil ook wel dat er een alternatief wordt aangeboden in plaats van alleen maar een maatregel die zegt 'u mag niet meer', een maatregel die goed uitkomt voor wie het kan betalen en die zeer slecht uitkomt voor wie het niet kan betalen. Dat is de beste manier om een democratisch draagvlak te ondergraven, vrees ik. Ik hoop dat u dat minstens wilt bijsturen.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Voorzitter, de minister is natuurlijk goed begonnen door te zeggen wat eigenlijk de bedoeling van die LEZ is. Minister, inderdaad dat is om op de plaatsen waar er een sterke luchtvervuiling is, een betere kwaliteit te bewerkstelligen. We kennen de cijfers, de minister heeft ze herhaald. Alleen al voor fijn stof zijn er 4100 sterfgevallen per jaar, dan nog eens voor NO₂ meer dan 2000 erbij. Uiteraard zijn het vooral steden waar we die plaatsen opmerken met een heel sterke luchtvervuiling. Dat heeft inderdaad te maken met een gebrek aan verversing van de lucht en met het feit dat die luchtvervuiling daar opgesloten zit en daar blijft hangen.

Vlaanderen biedt het kader, en het is aan de steden en gemeenten om daar al dan niet voor te kiezen. Er is gezegd dat ze het al dan niet doen, maar dat is natuurlijk ook de bedoeling. Vlaanderen biedt een kader en de steden en gemeenten beslissen of en op welke wijze ze hierop inspelen.

Dat is plaatsgebonden. Ik kan me voorstellen dat de problematiek in Antwerpen of op bepaalde plaatsen in Antwerpen of Gent anders is dan in Kortrijk of in Leuven. Het is voor mij geen kwestie van te kiezen tussen een LEZ en het openbaar vervoer en de alternatieven. Het is een en-en-verhaal. We moeten proberen de twee mogelijkheden op gang te trekken.

Mijnheer Claes, dat deze maatregel tegen mensen met een laag inkomen zou zijn gericht, wil ik relativiseren. Er zijn natuurlijk mensen met een laag inkomen die zich geen nieuwe, performante en minder vervuilende auto kunnen veroorloven. Dat is een feit. We moeten echter evengoed vaststellen dat mensen met een laag inkomen precies in de steden wonen en dat een op de drie mensen in de stad geen auto hebben. We mogen niet in een absurde redenering terechtkomen. De vervuiling door auto's komt vooral van buiten de steden. Het gaat om de mensen die buiten de stad, in de frisse lucht van het platteland, wonen en die zich naar de stad begeven om inkopen te doen, te werken of zo. Zij vervuilen daar de lucht van de mensen die geen auto hebben en die waarschijnlijk ook in een lagere inkomenscategorie zitten. Zij kunnen zich geen optrekje op het platteland veroorloven. Dit is een sterke en onderbouwde redenering. Ik vind dat niet uit.

Een andere vraag is of een LEZ helpt. Als we naar de cijfers uit het buitenland kijken, helpt een LEZ wel degelijk. Uit die studies blijkt dat we daar met een verlaging van het dieselroet met 20 tot 40 procent zitten. Het helpt wel degelijk.

Ik ben het uiteraard mee eens dat elke regeling kan worden bijgestuurd en verfijnd. Dat is waarschijnlijk ook hier het geval. Als dit hier en daar al een tijdje loopt, kan het Vlaams Parlement beslissen die regeling hier en daar wat bij te sturen. Dat kan, maar ik zou in elk geval het kind niet met het badwater weggooien.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Voorzitter, ik wil me graag bij dit debat aansluiten. We zijn er, voor alle duidelijkheid, van overtuigd dat een LEZ een positief effect op de luchtkwaliteit kan hebben. De luchtkwaliteit is heel belangrijk. We moeten hier aandacht voor hebben. In de steden, waar de problematiek van de street canyons

bestaat, kan de luchtkwaliteit door middel van lokale maatregelen effectief serieus worden verbeterd. Het is onze plicht om alle maatregelen die daartoe bijdragen, op een degelijke wijze te onderzoeken en na te gaan waar we die maatregelen kunnen invoeren. Het is in die zin zeer belangrijk de LEZ's niet zomaar overboord te gooien. We moeten nagaan op welke wijze dit in zijn totaliteit een positief effect kan hebben.

Ik hoop, voor alle duidelijkheid, dat een LEZ een overgangsmaatregel is. Ik hoop dat we effectief kunnen evolueren naar een wagenpark dat mooier is, waardoor een LEZ mogelijk niet meer noodzakelijk wordt. Ik denk dat onze autofiscaliteit daarin een belangrijke rol kan spelen. Ik hoop dat dit een tussenstap zal zijn.

Minister, ik heb er eveneens al naar verwezen dat een LEZ zonder een goed flankerend beleid niet in orde is. Dit is moordend en zorgt voor maatschappelijke en sociale problemen. Het is verplicht de flankerende maatregelen mee te delen op het ogenblik dat de Vlaamse overheid de vraag wordt gesteld of een LEZ mag worden ingevoerd. Ik heb u hierover in het verleden al een schriftelijke vraag en een vraag om uitleg gesteld. Hoe zit het dan met de minstens even belangrijke opvolging van die flankerende maatregelen?

En ik weet wel dat het de lokale besturen zijn die deze maatregelen moeten nemen, eventueel in samenwerking met de hogere overheden, voor het openbaar vervoer, maar het is toch ook belangrijk dat Vlaanderen controleert of die flankerende maatregelen worden uitgevoerd. Wanneer er dan in de kranten sprake is van het betalen maken van de randparkings in de stad Antwerpen, dan is dat toch wel de omgekeerde wereld. Als we auto's in de rand willen houden en de steden op een andere manier toegankelijk willen maken, met bus, tram en ander vervoer, dan mag daar niet opnieuw een drempel worden ingebouwd. Ik heb straks nog een vraag over retrofitting, en of dat geen mogelijkheid kan zijn. We moeten creatief blijven nadenken hoe mensen op een goede manier zo lang mogelijk gebruik kunnen maken van hun voertuig.

Minister, hoe zit het met die flankerende maatregelen in de steden? Tijdens de eerste week van de invoering van de LEZ in Gent werden meer dan vijfduizend overtreders vastgesteld. Zij hebben nog geen boete gekregen omdat ze nog in de waarschuwingsfase zitten. Dat is heel veel in een week tijd en daar ligt dan ook nog een grote uitdaging.

Sommige steden hebben veel inkomsten van betalende voertuigen die we eigenlijk liever niet meer in de stad hebben. Wie betaalt, mag nog binnen, en spijtig voor wie niet kan betalen. Ik heb daar mijn bedenkingen bij. En wat de luchtkwaliteit betreft, gaan we er niet op vooruit want die voertuigen mogen nog binnen mits betaling. Ik denk dat we het debat daarover nog verder moeten voeren en dat u als minister van Omgeving een statement moet maken om in te zetten op flankerende maatregelen. Samen met de minister van Mobiliteit en de lokale besturen moet erover worden gewaakt dat er geen tegenstrijdige maatregelen worden genomen die sociaal en maatschappelijk onaanvaardbaar zijn bij de invoering van de LEZ's.

De voorzitter: De heer Steenwegen heeft het woord.

Chris Steenwegen (Groen): Het zal u niet verbazen dat wij het heel belangrijk vinden dat de luchtkwaliteit in de steden verbetert. Minister, ik ben heel tevreden met uw antwoord en met de nadruk die u legt op de schadelijke gevolgen van die slechte luchtkwaliteit. We denken dan ook vooral aan de zwakkeren onder wie kinderen enzovoort. Er is geen enkele regio waar meer puffers worden gebruikt dan in Vlaanderen.

Het uitgangspunt en de doelstelling is dat we dat willen verhelpen. Als we het over sociaal zwakkeren hebben, dan moeten we ook zeggen dat heel veel mensen in de

stad geen wagen hebben, vaak omdat ze zich die niet kunnen permitteren. Het is ook voor die mensen dat we moeten opkomen. We moeten ervoor zorgen dat ook zij kunnen genieten van een goede luchtkwaliteit.

Wij willen werken aan een leefbare stad maar dat zal meer moeten zijn dan enkel het invoeren van LEZ's, er moeten ook andere maatregelen worden genomen. In de eerste plaats moet het autoverkeer in de steden worden teruggedrongen. Wagens van mensen die daar niet moeten zijn, moeten uit de steden worden gehouden. Nadat de steden autoluw zijn gemaakt, kan men gaan denken aan een LEZ, maar dan wel met flankerende maatregelen. We beseffen allemaal dat die nodig zijn. De stad Gent geeft daar het goede voorbeeld en of heeft toch op zijn minst een aanzet gedaan om een aantal flankerende maatregelen te nemen. Het gaat dan over subsidies voor wie de wagen weg doet en de nummerplaat schrapt, het stimuleren en financieel ondersteunen van autodelen enzovoort. Er zijn heel veel maatregelen, zowel voor particulieren als voor zelfstandigen, bedrijven en ondernemers, om die stap te vergemakkelijken.

Dit is zeker voor verbetering vatbaar. We moeten dit evalueren. Als er nog effecten zijn die we niet wensen of maatregelen die onvoldoende werken, kunnen we dit nog verder ontwikkelen. In die zin steun ik de vraag om dit op te volgen en om daar vanuit de Vlaamse overheid op toe te zien.

Mijnheer Tobback, wat de verantwoordelijkheid van het Vlaamse Gewest betreft, steun ik u. Daar loopt het eigenlijk mis, want ervoor zorgen dat mensen in die stadsomgeving mobiel kunnen zijn, is uiteindelijk een combinatie van het persoonlijk transport en het publiek transport. Daar schiet het Vlaamse Gewest nog te kort. Deze discussie moet opnieuw een pleidooi zijn om op openbaar vervoer in te zetten, zeker in de steden, waar zo veel mensen er gebruik van zouden kunnen maken en waar we achteroplopen. Het gaat niet enkel om de elektrificatie van bussen, maar om het algemeen aanbod. Het openbaar vervoer in onze steden moet worden versterkt, moet worden uitgebreid en moet klantvriendelijk zijn. Dat is een grote opdracht voor het Vlaamse Gewest. Naar aanleiding van deze discussie willen we daar zeker nog eens voor pleiten.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Mijnheer Vandaele, ik wil uw uitspraak even rechtzetten of nuanceren. Dat iedereen die op het platteland woont, zich daar een optrekje kan veroorloven, wil ik nuanceren. Op het platteland wonen ook mensen in kansarmoede.

Wilfried Vandaele (N-VA): Mijnheer Ceyssens, dat heb ik zo niet gezegd. Ik woon ook op het platteland.

Lode Ceyssens (CD&V): Dan is dat uitgeklaard.

Carina Van Cauter (Open Vld): Minister, ik hoor aan de vele tussenkomsten met betrekking tot dit thema dat we allemaal maar één gezondheid en duizend ziektes hebben. U hebt terecht benadrukt dat we inzetten op een verbetering van de luchtkwaliteit. Het ligt voor de hand dat dit niet altijd populaire maatregelen zijn. Dat beseffen we allemaal.

De Vlaamse overheid schetst een kader, zodat de steden en gemeenten de nodige verantwoordelijkheid kunnen nemen, rekening houdend met de situatie op het terrein. De situatie zal divers zijn in Leuven, Antwerpen en Herzele. Het is de verantwoordelijkheid en de vrijheid van de lokale besturen om daar de gepaste en noodzakelijke invulling aan te geven.

Mijn fractie wil zeker onderschrijven wat in het Vlaams regeerakkoord staat en wat hier al door een aantal sprekers is aangehaald. We mogen niet blind zijn voor

evoluties. Als er een verbetering van het wagenpark komt, zullen die LEZ's op een bepaald ogenblik misschien niet meer noodzakelijk zijn. Die evolutie moet de doelstelling zijn. De decreetgever moet het kader dan aanpassen. Dat lijkt me logisch. We ondersteunen dat dit niet blind gebeurt, maar op objectief wetenschappelijk onderzoek wordt gebaseerd. Wat voor ons niet kan, is dat een LEZ een aanleiding zou zijn om een verdoken belasting in te voeren. Daar willen wij absoluut voor passen.

Tot slot roep ik de steden en gemeenten op om de inkomsten uit de LEZ's in milieusparende maatregelen te investeren. Dat is de gemeentelijke autonomie en ik neem aan dat de lokale besturen op dat vlak hun verantwoordelijkheid zullen nemen.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Heel wat Vlaamse volksvertegenwoordigers delen de bezorgdheid inzake de gezondheid van de Vlamingen, maar ze wijzen terecht eveneens op het sociaal aspect hiervan. Ik ben het daar volledig mee eens. Het decreet voorziet in flankerende maatregelen in functie van sociaal zwakkeren. De Vlaamse overheidsdiensten zullen die flankerende maatregelen ook evalueren. We volgen dat op.

Ik wil er nog eens op wijzen dat het decreet tegenwoordig stelt dat oudere benzineauto's, tot 25 jaar oud, nog steeds zijn toegelaten.

Ook ten aanzien van personen met een handicap is er een vrijstelling, ook wat het lagere sociaal tarief betreft. Mijnheer Claes, ik ga er niet op vooruitlopen in welke zin we het decreet al dan niet zullen herzien. Ik wil nog even wachten op de input die ik krijg van de verschillende diensten. Maar voor mij is het sociale wel van groot belang. Ik geloof erin dat we beide kunnen verzoenen, zowel de gezondheid als het sociale. Voor alle duidelijkheid, een LEZ gaat niet zozeer over mobiliteit. Ik hoorde u toch wel in die zin spreken. Dat heeft voornamelijk te maken met luchtkwaliteit. Men kan ook andere maatregelen nemen voor de luchtkwaliteit. U verwijst naar de autoluwe stad. Dat kan ook. Je hebt verschillende opties. Ik zeg absoluut niet dat iedereen een LEZ moet hebben, lokale besturen kunnen ook andere maatregelen nemen, maar de Vlaamse decreetgever voorziet de mogelijkheid, eveneens met flankerende maatregelen. Ik ga in de loop van de komende maanden kijken welke initiatieven we daarvoor moeten nemen, met de gezondheid, de luchtkwaliteit en uiteraard het sociale aspect voor ogen.

Mijnheer Claes, u vroeg naar de cijfers van de luchtkwaliteit in Antwerpen en of die verbeterd zijn. Ik verwijs naar het jaarrapport 2018 dat u kunt vinden op de website van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM). Ik weet dat u waarschijnlijk het tegenovergestelde zou willen zeggen, maar daar kunt u zien dat er inderdaad een verbetering is. Dat is wetenschappelijk gestoeld. We moeten er allemaal blij om zijn dat er een verbetering is, want dat is uiteraard goed voor iedereen, maar zeker voor de meest zwakken.

Wat betreft de cruiseschepen, is het belangrijk te weten dat dat een groot zwavelprobleem is en uiteraard ook niet goed voor de luchtkwaliteit. Vanaf dit jaar, dus nog niet zo lang, is er voor schepen een veel lagere zwavelnorm vastgelegd. Ook daar zal een verbetering worden ingezet. Antwerpen heeft wel ingezet op de uitbreiding van Velo, de deelfietsen, alsook op de uitbreiding van het tramnetwerk.

Mensen verwijzen vaak naar Rotterdam, dat afgestapt is van de LEZ. Ik vind het belangrijk dat we daar correcte informatie over geven. Voor de vrachtwagens geldt nog steeds een LEZ in Rotterdam. De reden dat de LEZ voor personenwagens werd gestopt, is een heel simpel, en ik hoop dat we dat ooit in Vlaanderen ook kunnen bereiken, namelijk omdat het gewenste effect op een paar jaar tijd is bereikt. In

Nederland rijden er sowieso al veel minder diesels dan in Vlaanderen, maar door de invoering van die LEZ zijn de inwoners overgestapt naar andere vervoersmodi. Daarnaast neemt de stad nog een reeks andere maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de voertuigen die in Rotterdam rijden, milieuvriendelijk zijn. Wie bijvoorbeeld een oude auto koopt of een oldtimer bezit, mag die niet parkeren in Rotterdam. Rotterdam heeft nu dus een aantal andere maatregelen zoals het niet parkeren. Er zijn ook afspraken gemaakt met bedrijven en handelaren in de binnenstad om hun bevoorrading enkel met elektrische voertuigen te doen. In de Maastunnel komt ook een rijstrook uitsluitend voor elektrische bussen, vrachtwagens en bestelwagens. Ik zeg dit gewoon om aan te duiden dat het niet eenvormig is. Dat de LEZ slecht is, dat ze helemaal niet helpt en dat Rotterdam er dus van is afgestapt: neen, dat is niet correct. Rotterdam is er deels van afgestapt en er zijn andere maatregelen voor in de plaats gekomen.

Vlaanderen voorziet het kaderdecreet zoals gezegd, en wij gaan in de toekomst bekijken hoe we daar verder mee zullen omgaan. Het belangrijkste is ten eerste de gezondheid, maar het sociale is uiteraard ook van belang.

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, eerst en vooral wil ik herhalen dat het een interpellatie over de sociale impact van de LEZ's en niet zozeer over de gezondheids-impact is. Wat die sociale impact betreft, hebt u mijn bezorgdheid helaas niet kunnen wegnemen. We zullen, net als trouwens veel Vlaamse volksvertegenwoordigers, kritische vragen over die LEZ's blijven stellen. We zullen ons in de toekomst ook blijven verzetten tegen de ultralage-emissiezons, wat die ook mogen inhouden.

De voorzitter: De interpellatie is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Zuhel Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het retrofitten van dieselwagens met euronorm 4 – 1035 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Minister, om oog voor onze luchtkwaliteit te hebben, wil ik u graag een vraag om uitleg stellen over het retrofitten van dieselwagens met euronorm 4. Tot 1 januari 2020 werden dieselwagens met euronorm 4 of hoger kosteloos tot de lage-emissiezone (LEZ) van Antwerpen toegelaten. Dieselvoertuigen met euronorm 3 zonder roetfilter werden enkel na betaling toegelaten. De eigenaars van een dieselwagens met euronorm 3 konden echter een roetfilter laten installeren, waarna ze eveneens vrije toegang tot de LEZ kregen. De Vlaamse overheid gaf zelf een premie aan de voertuigeigenaars die een roetfilter in een bestaande dieselauto met euronorm 3 of 4 lieten installeren. Op die manier werden de negatieve sociale gevolgen die onvermijdelijk gepaard gaan met de introductie van een LEZ, deels verholpen.

Begin dit jaar is de norm opnieuw verstrengd. Vanaf dat ogenblik hebben dieselwagens met euronorm 4 enkel nog na betaling toegang tot de LEZ's van Antwerpen en Gent. Vanaf 1 januari 2025 wordt ook hun de toegang ontzegd en zullen enkel de voertuigen met euronorm 6 nog gratis toegang tot de LEZ's hebben. Voor dieselwagens met euronorm 5 wordt de toegang betalend.

Ondertussen zou een Duits bedrijf een systeem hebben ontwikkeld om de uitstoot van dieselmotoren met euronorm 4 tot het niveau van euronorm 5 of zelfs

euronorm 6 te verlagen. Het systeem werkt met een selectieve katalytische reductie (SCR). Die katalysatoren worden gecombineerd met AdBlue, een biologische afbreekbare vloeistof op basis van water en ureum. Tijdens de gecontroleerde injectie wordt de stikstofoxide in de verbrandingsmotor in het onschadelijke water en stikstof omgezet. De nieuwe modellen personenwagens met dieselmotoren maken in de meeste gevallen trouwens al gebruik van deze technologie.

Het langer toelaten van dieselwagens met euronorm 4, die nota bene nog tot in 2010 zijn verkocht, die met het net beschreven systeem zijn uitgerust, kan ervoor zorgen dat de eigenaars van deze wagens niet onnodig worden verplicht dadelijk in een nieuwe wagen te investeren, terwijl de negatieve effecten op de stedelijke luchtkwaliteit toch worden vermeden.

Minister, kent u het systeem van de SCR-katalysatoren en de combinatie met het additief AdBlue? Heeft de betrokken sector u in dit verband al gecontacteerd? Vindt u het uitrusten van dieselwagens met euronorm 4 met een SCR-katalysator, te gebruiken in combinatie met het additief AdBlue, een goede oplossing om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren? Bekijkt u de mogelijkheid om voor de retrofitting van dieselwagens met euronorm 4 te voorzien in een uitzonderingsregel met betrekking tot de toegang tot LEZ's? Bent u bereid om, net zoals destijds met de roetfilters is gebeurd, vanuit de Vlaamse overheid financiële ondersteuning te geven voor het retrofitten van dieselwagens met euronorm 4? Zult u onderzoeken of deze ondersteuning gericht en op basis van inkomensgrenzen kan gebeuren?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Mevrouw Rombouts, de heer Van Rompuy heeft me schriftelijk al exact dezelfde vragen gesteld. Ik ga hier graag op in.

De SCR-katalysatoren zijn mijn kabinet en de administratie natuurlijk bekend. Ze zijn al langer ontwikkeld en worden in toenemende mate standaard ingebouwd in nieuwe dieselvoertuigen om voor de verstrengde homologatietesten te slagen. Het gaat hier om het retrofitten, het achteraf inbouwen in bestaande dieselwagens, en niet om de standaarduitrusting van nieuwe wagens.

De Duitse fabrikant van de SCR-retrofittingapparatuur heeft nog geen contact opgenomen met mijn kabinet of met de administratie. Mijn administratie heeft vorig jaar wel reeds informatie over het Duitse systeem ingewonnen.

In Duitsland gaat het om een uitzonderingsmogelijkheid voor de uitbouw van een voertuig met euronorm 5 en niet om een uitzondering voor de ombouw van een voertuig met euronorm 4.

De meeste Duitse steden die een dieselverbodzone hebben aangekondigd, zullen hierbij voor dieselvoertuigen immers euro 6 als toegangscriterium hanteren.

Een SCR-installatie heeft enkel een impact op de uitstoot van stikstofoxiden (NOx) en niet op de uitstoot van roet. Aangezien euro 5-dieselvoertuigen minder roet uitstoten dan euro 4-dieselvoertuigen, zou een vrijstelling voor omgebouwde euro 4-dieselvoertuigen een negatieve impact hebben op de roetuitstoot binnen een LEZ. Een dergelijke uitzondering zou dus een negatieve impact hebben op de gezondheid van de inwoners van een LEZ. In Vlaanderen zijn euro 5-dieselvoertuigen nog tot 1 januari 2025 toegelaten in de lage-emissiezones.

Er bestaan bovendien momenteel nog heel veel vragen over het technisch potentieel en de juridische aansprakelijkheid. Het installeren van een SCR-katalysator op een bestaand voertuig betreft een hardware-aanpassing. Hiervoor moet er medewerking zijn van de constructeur. Ook technisch is het zeker niet vanzelfsprekend: is er bijvoorbeeld plaats genoeg dicht bij de motor om een SCR-katalysator te installeren

zodat de werking gegarandeerd kan worden? Er is bovendien niet één standaard-oplossing voor alle voertuigen: voor welke modellen en merken zijn er wel toepassingen, voor welke niet? Er zijn op dit ogenblik ook onvoldoende garanties dat de systemen de emissieprestaties van de betrokken voertuigen in voldoende mate verbeteren: hoe kunnen we dit verbeteren?

Om een antwoord te bieden op de vele technische en juridische vragen over aansprakelijkheid heeft mijn administratie eind vorig jaar een studie besteld. De studie zal een antwoord geven op alle vragen over werking, effectiviteit, garantie en homologatievoorwaarden. Ik zal de resultaten van dit onderzoek afwachten, ik verwacht ze tegen eind dit jaar.

Ook in Duitsland zijn er nog geen goedgekeurde retrofitsystemen voor het vermindern van NOx-emissies beschikbaar.

Zoals eerder gezegd, zou een vrijstelling voor omgebouwde euro 4-dieselvoertuigen een negatieve impact hebben op de roetuitstoot binnen een LEZ. Ik ben dan ook niet van plan te voorzien in een vrijstellingsmogelijkheid voor omgebouwde euro 4-dieselvoertuigen.

Wat eventuele financiële ondersteuning voor het retrofitten van dieselwagens met euro 4-norm betreft, wil ik eerst de resultaten van het onderzoek afwachten vooraleer ik daarover een beslissing neem. Dat is destijds ook op die manier gebeurd voor de roetfilters. Ik hoop op dat moment ook deze vraag te kunnen beantwoorden.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Als er inderdaad nog een aantal technische zaken zijn, moeten we daarop kunnen rekenen, maar het is toch een evolutie. Innovatie staat niet stil en ik hoop dan ook dat de autosector gigantisch wordt uitgedaagd om een grote stap te zetten naar zuivere voertuigen en naar overgangsmaatregelen om het voor iedereen sociaal-maatschappelijk aanvaardbaar te houden. In die zin ben ik blij van u te horen dat u de techniek nauwgezet opvolgt, om hopelijk het verschil te maken en versneld naar een zuiver voertuigenpark te evolueren. Ik kijk ook uit naar de resultaten van de studie om verder het debat te kunnen voeren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over klachten over het Omgevingsloket – 971 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Voorzitter, ik heb een vraag om uitleg over de evaluatie van en de klachten over het Omgevingsloket. Sinds 2018 worden alle omgevingsvergunningsaanvragen bij het Omgevingsloket aangevraagd, geadviseerd, ter inzage gelegd en opgevolgd. De bedoeling van die oefening was te digitaliseren en zo alles sneller en eenvoudiger te laten verlopen. We zijn nu twee jaar verder en we denken dat een evaluatie zich opdringt. Een gedeelte van de doelstellingen is zeker goed gehaald, maar een aantal aspecten zijn nog voor verbetering vatbaar.

Het gaat vooral om aspecten die te maken hebben met wie de aanvraag heeft ingediend, maar vooral met wie mee opvolgt wat er gebeurt in zijn of haar buurt.

Een tijdje geleden, in november 2019, is naar aanleiding van de eerste opmerkingen over het Omgevingsloket een artikel verschenen waarin een aantal aspecten als pijnpunten zijn opgelijst.

Het gaat dan om de informatieverstrekking aan de burger. Als burger is het moeilijk een dossier goed op te volgen omdat het dossier niet volledig digitaal beschikbaar is. Sommige documenten zijn raadpleegbaar, maar plannen of bijlagen vinden we niet terug. We zien ook nooit wat de beslissing is. Als burgers een klacht indienen, kunnen ze de volledige stroom van de adviesverlening en vergunningsverlening niet opvolgen.

Het openbaar onderzoek valt ook moeilijk op te volgen. De bekendmaking van de start van het openbaar onderzoek gebeurt op het terrein door middel van een aanplakking, maar dat zien we digitaal niet. Zodra het openbaar onderzoek wordt afgesloten, verdwijnt het dossier volledig uit het Omgevingsloket of toch minstens uit wat de burger daar kan opvolgen. Waarom is er geen archief dat zichtbaar kan blijven?

Ook met betrekking tot het verloop van de procedure en de terugkoppeling naar de burger zitten we nog met een aantal knopen. Als een burger een bezwaar indient, krijgt die niet automatisch een melding van ontvangst. Indien een buurman zijn aanvraag intrekt of aanpast, weet de indiener van het bezwaar dat niet. Als de aanvrager in beroep gaat tegen een weigering, krijgt de indiener van een bezwaar daar geen melding van.

In feite gaat het heel vaak om opmerkingen over de procedures en over zaken die burgers moeilijk bij het Omgevingsloket kunnen opvolgen. Voor hen die zelf een aanvraag indienen, loopt het een stuk beter. Het is niet zo dat ik hier wil beweren dat heel het Omgevingsloket op niets trekt. Er zijn echter aspecten die voor verbetering vatbaar zijn.

Minister, ik heb in de beleidsnota en in het Vlaams regeerakkoord gelezen dat de Vlaamse Regering van plan is het Omgevingsloket te evalueren. Welke organisaties zullen bij deze evaluatie worden betrokken? Individuele burgers die mee opvolgen wat er in hun omgeving gebeurt, zijn niet echt vertegenwoordigd of als gesprekspartners bij de uitbouw van het Omgevingsloket betrokken. Het lijkt me dan ook belangrijk een partner te zoeken die het Omgevingsloket mee evalueert en door die bril bekijkt.

Tegen wanneer mogen we de eerste resultaten van de evaluatie verwachten? Wat is de verwachte timing voor de evaluatie? Op welke manier zult u garanderen dat de ondervonden pijnpunten voor derde-belanghebbenden in de evaluatie zullen worden opgenomen? De burger is immers niet georganiseerd.

Wat zijn de vervolgstappen na de evaluatie? Zult u ook concrete hervormingen doorvoeren? Zo ja, wat is het tijds kader van deze hervormingen? Welke hervormingen zijn volgens u wenselijk? Zult u ook middelen voorzien om de gevraagde ondersteuning te realiseren?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Uiteraard zal ik de komende jaren verder werken aan een klantvriendelijk digitaal platform. Ik zal inderdaad – zo staat het in mijn beleidsnota – een evaluatie starten in 2020 om te komen tot een nog gebruiksvriendelijker Omgevingsloket door het optimaliseren van de functionaliteiten om ervoor te zorgen dat de verplichtingen vanuit het Omgevingsvergunningendecreet ook daadwerkelijk digitaal op een vlotte manier kunnen verlopen. De administratie zal ook nagaan in samenwerking met de lokale besturen en de vergunningverlenende overheden op welke manier nieuwe functionaliteiten kunnen worden toegevoegd.

De focus van het Omgevingsloket ligt dus op het optimaliseren van de functionaliteiten om ervoor te zorgen dat de aanvrager zijn dossier op een correcte manier kan indienen en dat de procedure op de correcte manier verloopt, rekening houdende met wat het decreet en de uitvoeringsbesluiten bepalen.

U verwijst naar een aantal pijnpunten. U zegt dat het niet logisch is dat de burger in het kader van het openbaar onderzoek kennis kan nemen van alle adviezen en al zeker niet van de bezwaren die door anderen zijn ingediend.

De regelgeving voorziet dit vandaag niet, evenmin als een aantal andere pijnpunten in de regelgeving. Ik zal eerst de evaluatie van het Omgevingsloket doen. Eens de evaluatie is gebeurd, zullen we nagaan hoe we een aantal pijnpunten, zoals u ze noemt, kunnen verzoenen met de evaluatie van het Omgevingsloket zoals dat vandaag bestaat.

De aanpak voor een evaluatie van het Omgevingsloket en de verwachtingen ervan, moeten nog worden uitgewerkt. De evaluatie zal in elk geval ten opzichte van het geldend regelgevend kader gebeuren.

De ondervonden pijnpunten, zoals u het noemt, zijn in eerste instantie aspecten inzake regelgeving en de wijze waarop de inspraak van een burger bij aanvragen geregeld wordt. De regelgeving voorziet vandaag niet dat er vanuit het Omgevingsloket informatie zou moeten worden gepubliceerd naar aanleiding van een openbaar onderzoek of een bekendmaking.

Bij elke wijziging van de regelgeving zal trouwens worden afgewogen wat de impact is op de werking van het Omgevingsloket en eventuele verdere aanpassingen of uitbreidingen.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, ik begrijp wat u vertelt, namelijk dat u het Omgevingsloket gaat evalueren vanuit de administratie en vanuit de klant die een aanvraag indient. U wilt het ook verder optimaliseren, maar het loopt op dit moment al redelijk goed. Er zijn ook al heel veel inspanningen geleverd om het vlot te laten verlopen. In het begin was het een ramp, maar nu zijn we al een heel aantal stappen verder.

Het grote pijnpunt is natuurlijk dat de derde belanghebbende een dossier mee wil opvolgen. Wat is de praktijk nu? Ik wil een bezwaar indienen over een dossier. Ik dien het in en volg mijn dossier op. Als ik echt wil zien wat er in dat dossier zit, dan moet ik digitaal naar het Omgevingsloket gaan en naar het gemeentehuis gaan om een aantal stukken in te kijken. Dat is de digitalisering die u hier in Vlaanderen doorvoert. Het is eigenlijk een aanfluiting van het inzagerecht. Ik kan me niet voorstellen dat we, met een beetje goede wil, dit niet kunnen aanpassen. Zoals het nu is uitgetekend, is het voor een derde belanghebbende moeilijk om een dossier op te volgen. U kunt zich niet voor elk aspect verschuilen achter juridische regels.

Ik zou het dus zeer interessant vinden dat we naast de keten vanaf het indienen richting administratie en afhandeling van de procedure, ook eens kijken naar al die organisaties die mee volgen wat er gebeurt op het vlak van de omgevingsvergunning en dat we kijken welke knelpunten zij ervaren, want het is een hele boterham. Dat zal er alleen maar voor zorgen dat mensen veel beter kunnen volgen wat er gebeurt. Nu heb ik een beetje de indruk dat het net de bedoeling is om het wat moeilijk te maken. Je kunt bezwaarlijk van echte digitalisering spreken als we continu zowel op papieren documenten op het gemeentehuis raadpleegbaar, als digitaal moeten kijken, en als we kaarten in pdf-formaat niet kunnen koppelen aan andere elementen. Ik denk dat er nog een heel pak werk is om te zorgen dat het

instrument ook bruikbaar is voor anderen die mee een vergunningsaanvraag willen volgen. Ik zou toch willen vragen om dat grondig te overwegen en er niet alleen de lokale besturen en degenen die de aanvraag indienen bij te betrekken, maar ook degenen die mee willen volgen wat er gebeurt in de omgeving. Dat hoor ik u eigenlijk niet zeggen. Minister, zult u organisaties die mee volgen, ook betrekken in dit verhaal?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Collega's, ik herinner me dat we twee legislaturen geleden een commissie Versnelling hadden. Een thema was toen heel erg hot. We keken toen eens een keer naar Wallonië, naar het 'permis unique'. We moesten en zouden dat ook in Vlaanderen hebben. Ik denk zelfs dat we het in Vlaanderen beter hebben gedaan want waar in Wallonië er gewoon een systeem bestaat van het gelijktijdig indienen en afleveren van bouw- en milieuvergunning, zijn we er in Vlaanderen in geslaagd om een allesomvattende omgevingsvergunning op poten te zetten. Dat is revolutionair in het vergunningenlandschap van de afgelopen decennia.

Ik heb vorige legislatuur een aantal keer gezegd dat zodra dat zal worden ingevoerd, we onze schouders zullen moeten rechten. Het zal niet evident zijn. Op dat moment hebben we helemaal geen rekening gehouden met het feit dat we tegelijkertijd ook wilden digitaliseren, en daarin zat de grote bottleneck. Ik herinner mij nog hoe ik ter zitting een voorstel van decreet heb ingediend om de invoering met een half jaar te verlengen. Dat is de enige keer in mijn politieke carrière tot nu toe dat ik felicitaties heb gekregen van mijn goede collega Bruno Tobback. Het zal waarschijnlijk nog even duren voor ik die nog eens zal krijgen. Ik zeg dit maar om aan te geven dat de digitale problemen op dat moment het grootste probleem was.

Mevrouw Schauvliege, ik denk in alle eerlijkheid dat we die zaken uit elkaar moeten trekken. Ik vind niet dat we vandaag aan de minister moeten vragen om in de evaluatie die twee dingen tegelijkertijd te bekijken. Dat er digitaal nog verbeteringen mogelijk zijn, daar ben ik het helemaal mee eens. Ik denk dat we naar de burgers moeten luisteren maar ook naar de gebruikers, zijnde de architecten en dergelijke meer, voor wat betreft het opladen. Als het gaat over regelgeving, over wie wat wanneer kan inzien, dan hoort dat niet thuis in de evaluatie maar wel in een debat hier in het parlement waar het gaat over wetgevend werk. Ik wil er wel voor pleiten om die zaken heel duidelijk te scheiden. Ik vind het goed dat de minister een evaluatie laat doen over het digitale. Als het gaat over regelgevend werk, dan moeten we dat hier doen.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Voorzitter, ik wil me aansluiten bij collega Ceyssens. Ik wil hier het pleidooi voor het Omgevingsloket steunen. Ik denk dat het goed is dat we dat in Vlaanderen hebben. Het is ook goed dat er een evaluatie zal gebeuren want het kan altijd nog beter. De gebruiksvriendelijkheid kan op sommige punten zeker nog geoptimaliseerd worden. Er kunnen misschien nog nieuwe functionaliteiten worden ingebouwd om het loket performanter te maken.

Mevrouw Schauvliege, het geval dat u aanhaalt, is misschien een specifiek geval en lijkt mij niet echt te wijten aan fouten in het Omgevingsloket. U haalt aan dat er tijdens een openbaar onderzoek documenten niet digitaal kunnen worden ingekken maar enkel op papier. Bij mijn weten kan dat zelfs niet en is alles digitaal. Misschien is er in dat specifieke geval ergens iets fout gelopen maar is dat niet te wijten aan het Omgevingsloket. Op het moment dat iets in openbaar onderzoek gaat, wordt dat opengesteld in het loket, voor zover dat kan. Als dat onderzoek

afgesloten is, is het natuurlijk niet altijd weer zichtbaar voor alles en iedereen. Dan wordt opnieuw de regelgeving toegepast.

Minister, mijn bedenking is dat u tijdens die evaluatie zeer bedachtzaam te werk moet gaan. Het Omgevingsloket was een hele stap voor gebruikers, lokale besturen, burgers en architecten. U moet hier voldoende aandacht aan besteden. Bezint eer ge begint, vooraleer we ad hoc hier en daar wijzigingen doorvoeren. Ik zie in mijn gemeente dat er altijd maar wijzigingen bij komen. Ik pleit ervoor het eens in zijn totaliteit te evalueren en na te gaan waar we nog willen optimaliseren en nieuwe functionaliteiten toevoegen.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Ik denk dat hier al veel is gezegd, maar ik wil duidelijk zijn. We zullen zo veel mogelijk mensen bij de evaluatie van de procedures betrekken. Het gaat dan om architecten, vergunningsverleners, lokale besturen, burgers enzovoort.

Mevrouw Schauvliege, het pijnpunt waar u naar verwijst, heeft met de regelgeving te maken. De regelgeving stelt nu eenmaal niet dat naar aanleiding van een openbaar onderzoek of een bekendmaking vanuit het Omgevingsloket informatie moet worden gepubliceerd. Het is, voor alle duidelijkheid, geen systeem dat iedereen met een druk op de knop toelaat alle plannen in elk dossier in te zien. Dat is niet de bedoeling. Als een bezwaar wordt ingediend, zal de overheid dat behandelen.

Indien u vindt dat de regelgeving moet worden gewijzigd, moet u daar in het Vlaams Parlement naar kijken. Ik heb op dit moment mijn handen vol met de evaluatie van de procedures en ik zal op dat vlak geen initiatief nemen.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, dat is duidelijk. Wat uit dit gesprek ook duidelijk is gebleken, is dat heel wat Vlaamse volksvertegenwoordigers niet goed weten wat een burger in het Omgevingsloket al dan niet kan zien. Wie een bezwaar indient, kan een initiatienota zien, maar kan de bijgevoegde plannen niet zien. Hij moet altijd opnieuw naar het gemeentehuis gaan. Dat hebt u net bevestigd. Het wordt de bewuste burger die een procedure mee wil opvolgen, met het Omgevingsloket niet gemakkelijker gemaakt.

Mijn vraag en oproep is dus opnieuw hiernaar te kijken door de bril van de bewuste burger. U mag dit niet enkel evalueren met diegenen die een vergunning moeten adviseren of die een aanvraag indienen. Ik denk niet dat er veel juridische problemen zijn, maar er zijn veel zaken waarvan niet iedereen zich bewust is. Dit debat heeft het bewezen.

U hebt net verklaard dat u de burger hierbij zult betrekken. Mijn vraag is nog steeds hoe u dat precies zult doen, want de burger is niet georganiseerd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Maurits Vande Reyde aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het creëren van een aparte wooneenheid bij een zorgwoning en de energetische gevolgen daarvan – 1022 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: De heer Vande Reyde heeft het woord.

Maurits Vande Reyde (Open Vld): Minister, het is fijn u na enige tijd weer te zien, maar helaas moet ik altijd met een probleem tot bij u komen. Ik breng die problemen natuurlijk aan om ze op te lossen, en het ligt zeker niet aan uw persoon.

Het probleem dat ik vandaag aanbreng, betreft het concept van het zorgwonen. Dat is, eenvoudig gesteld, een uitbreiding van een woning die mensen toelaat ervoor te zorgen dat een familielid of een vriend dicht bij huis of dicht bij de mensen in dezelfde wooneenheid zorg kan krijgen. Dat concept is helaas nog niet doorgedrongen tot bij uw administratie, met name het Vlaams Energieagentschap (VEA). Het gevolg daarvan is dat mensen die zo'n zorgwoning hebben, het risico lopen op een zware boete. Er zijn een aantal gevallen bekend.

Ik zal technisch niet te veel in detail gaan. Het concept van zorgwoning is gedefinieerd in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, meer bepaald in artikel 4.1.1. Ik ga het niet voorlezen maar een aantal belangrijke elementen zijn dat de woning een fysiek geheel moet vormen, dat ze dezelfde eigenaar moet hebben en dat ze dient om iemand te verzorgen die bijvoorbeeld een handicap heeft. Als aan die criteria is voldaan, val je onder het concept van zorgwonen. Er is ook nog een toelichting verstuurd naar de bevoegde lokale stedenbouwkundige ambtenaren. Daarin wordt heel specifiek gezegd dat als je een zorgwoning hebt, het aantal wooneenheden niet toeneemt. Dat is heel belangrijk. In het Vlaams Energiedecreet daarentegen staat dat elke eenheid die aparte woonvoorzieningen heeft, wordt beschouwd als een autonoom functionerende wooneenheid.

Er is dus een discrepantie tussen die twee concepten. Volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening wordt zorgwonen duidelijk gedefinieerd als geen aparte wooneenheid, maar in het Energiedecreet is het een beetje vaag omschreven. Dat zorgt ervoor dat het Vlaamse Energieagentschap het in de realiteit als twee aparte wooneenheden beschouwt.

Het gevolg is dat mensen worden beboet omdat ze in de tweede wooneenheid niet de geldende energienormen toepassen. Dat is het probleem. De oplossing – daar zorgt u voor, hoop ik – ligt voor de hand. Er is eigenlijk een aanpassing nodig ofwel aan het Vlaams Energiedecreet, ofwel aan de verduidelijking van het concept zorgwonen in de codex om nog specifiekere te stellen dat het niet gaat om aparte wooneenheden. Eenmaal dat is gedaan, kan het VEA die wooneenheden ook nooit meer als twee aparte wooneenheden aanzien, en dan valt het risico op onterechte boetes weg.

We moeten echt voorkomen dat mensen die zorg bieden, mensen die hun kinderen dicht bij huis willen laten wonen, zelfs in het huis, maar toch nog enige autonomie willen geven, het risico lopen op een megaboete van enkele duizenden euro's. Daarvoor is deze wijziging echt noodzakelijk. Ik hoop dat u die snel gaat doorvoeren.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Ik kan daar heel kort op antwoorden. Zodra ik aangesteld was, heb ik al een initiatief genomen.

Het gaat inderdaad over een energieregelgeving uit 2009 die een drempel blijkt te zijn voor het uitrusten van zorgwoningen en zelfs tot boetes leidt voor personen met zorgnoden. Vandaar dat ik aan het Vlaams Energieagentschap de opdracht heb gegeven om die regelgeving aan te passen, een regelgeving die de politiek in het verleden heeft gemaakt. Er is daarbij duidelijk te weinig aandacht geweest voor personen met zorgnoden. De wijziging komt er dus hopelijk snel, maar de opdracht is al gegeven.

De voorzitter: De heer Vande Reyde heeft het woord.

Maurits Vande Reyde (Open Vld): Minister, hartelijk bedankt. Ik ben heel blij dat u dit gaat doen. Ik had het eigenlijk vorige week ook al gelezen in de pers.

Ik ga u daarbij helpen. Ik heb het zelf niet gedaan, maar onze diensten hebben een voorstel van decreet opgesteld. Het is een mogelijke oplossing, ik neem aan dat er nog andere zijn. Ik denk wel dat het heel belangrijk is om, eens een oplossing is geïmplementeerd, ervoor te zorgen dat de boetes die reeds zijn uitgeschreven, retroactief worden gecorrigeerd, zeg maar geannuleerd. Het kan niet zijn dat mensen die in goede verstandhouding die zorgwoning hebben ingericht volgens alle bouwvoorschriften die er zijn – want voor alle duidelijkheid, die mensen hebben geen bouwvoorschriften overschreden – worden beboet. Ze zijn volledig in regel. Laat ons er dus retroactief voor zorgen dat de boetes van die mensen verticaal worden geklasseerd.

De voorzitter: De heer Van Rooy heeft het woord.

Sam Van Rooy (Vlaams Belang): Dank dat ik mag aansluiten bij collega Vande Reyde, want ik had hier ook een vraag over ingediend. Maar die werd onontvankelijk verklaard, omdat ik te specifiek inging op een bepaalde casus. Ik wil die toch heel even brengen, als u mij dat toestaat. Het sluit natuurlijk heel nauw aan bij wat u zegt: die mensen zouden moeten worden vrijgesteld van de boetes die hun zijn opgelegd. Uit de media heb ik vernomen dat het hier een gezin uit Rotselaar betreft, die voor hun gehandicapte dochter een zorgwoning hadden gebouwd. Het ging om een bijgebouw van 40 vierkante meter. Die krijgen nu een boete van 3000 euro, waartegen ze overigens wel in beroep zijn gegaan.

Ik zou toch willen vragen of die boetes met terugwerkende kracht kunnen worden kwijtescholden of terugbetaald. Collega Vande Reyde, het verbaast mij een beetje dat u zich beperkt tot een deel van het verhaal. U bent toch een liberaal. En van de N-VA wordt ook gezegd dat ze liberaal zijn, soms nog liberaler dan Open Vld. Het verbaast mij dat er überhaupt een systeem bestaat waarbij mensen boetes krijgen van de overheid als ze niet volgens bepaalde energetische normen bouwen. Ik vind dat eerlijk gezegd totaal van de pot gerukt, of het nu om een zorgwoning gaat of om iets anders.

Wat mij betreft, worden er helemaal geen boetes uitgedeeld aan mensen als zij hun woning niet volgens bepaalde energienormen bouwen. Ik vind dat dat de vrijheid moet zijn van eenieder, en de overheid heeft zich daar absoluut niet mee te bemoeien.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Ik wil even teruggaan naar de kern van de zaak, namelijk naar het geval van de zorgwoningen. Er bestaat al regelgeving rond zorgwoningen. Het is ook zo dat het heel onnatuurlijk en contra-intuïtief aanvoelt als mensen beboet worden omdat zij voor hun kind of een zieke ouder willen zorgen, en zij iets kwaliteitsvols bijbouwen. Maar ik denk dat het ingewikkelder is dan gewoon een regeltje te veranderen in een decreet of omzendbrief.

Ik denk dat het zinvol is om naar robuuste regelgeving te gaan. Als we de nood in onze samenleving willen lenigen van mensen met een handicap, mensen die oud of ziek zijn of mensen die niet meer voor zichzelf kunnen zorgen, dan moeten we sowieso iets coulanter zijn. Maar het moet wel duidelijk zijn.

Ik ben ervan overtuigd dat er meer nodig is dan gewoon iets kleins veranderen in een bepaalde regelgeving. Ik zou willen oproepen om daar wat zinnvoller of robuuster werk rond te doen, samen met de commissie Wonen. Ik zou misschien voorstellen om een aantal hoorzittingen te organiseren rond regelgeving, om te kijken hoe we zorgwonen en energetische regels kunnen verzoenen. Dan kunnen we alle addertjes onder het gras eruit halen.

Stel je voor dat ik iets bijbouw voor een zieke of gehandicapte moeder, en die overlijdt binnen twee jaar. Wat dan? Moet ik de bijbouw dan afbreken, of moet ik zorgen dat iemand anders met een zorgnood in die woning terechtkomt? Dat zijn allemaal moeilijke zaken waar we nu geen oplossing voor hebben, denk ik. Maar als we dat robuust aanpakken, kunnen we die oplossingen misschien wel zoeken. Wij zijn als fractie bereid om daar samen met dit parlement werk van te maken.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): We voeren natuurlijk allemaal een heel specifiek beleid dat erop gericht moet zijn om mensen met een zorgnood – dat kan een beperking zijn, maar ook het feit dat mensen ouder worden of ernstig ziek – zo lang mogelijk in hun eigen woning of hun eigen buurt te kunnen laten blijven. En zorgwonen is daar natuurlijk een bepaalde manier van invulling van.

Net daarom moeten we er allemaal voor zorgen dat die barrières zo beperkt mogelijk zijn. Dat is natuurlijk ook de reden waarom de specifieke regelgeving rond zorgwoning er destijds is gekomen. Ook toen zag je dat gemeenten aanvragen kregen en niet wisten hoe ze ermee moesten omgaan. Vlaanderen heeft er dan een regelgeving rond gemaakt.

Ik doe hier straks een voorstel bij de toelichting van mijn conceptnota, om daar nog meer toepassing aan te kunnen geven, ook voor de mobiele mantelzorgwoningen. Want het is natuurlijk terecht dat dit debat wordt gevoerd. Als de minister initiatieven neemt om barrières weg te nemen, dan kunnen we daar alleen maar achter staan.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Ik betreur natuurlijk ook dat die regelgeving blijkbaar bestaat. Dat is een regelgeving uit 2009. Je kunt mij niet verwijten dat ik die regels heb uitgevonden.

Het enige wat ik kan doen, en ik heb ook niet gewacht tot vandaag, is ervoor zorgen dat de drempels voor zorgwoningen geschrapt worden.

De vraag over de retroactiviteit van de boetes moet ik onderzoeken, ik weet niet of dat juridisch kan, maar ik wil dat zeker onderzoeken.

Mijnheer Claes, ik wil u wel antwoorden op de vraag van de heer Van Rooy, die intussen naar de andere commissie is vertrokken. Als hij denkt dat we die boetes met plezier uitdelen, dan is dat niet het geval. Ze zijn wel voorgeschreven volgens Europese richtlijnen. Ik weet dat u zult zeggen dat we uit Europa moeten stappen, zoals u ook zegt dat we uit het Klimaatakkoord moeten stappen, maar u weet ook dat dat gewoon niet wenselijk is en gewoon niet gaat. Stop dan ook met mensen continu blaasjes wijs te maken over dingen die gewoon niet mogelijk en niet wenselijk zijn.

De voorzitter: De heer Vande Reyde heeft het woord.

Maurits Vande Reyde (Open Vld): Het is prima dat u het probleem wilt verhelpen, ik hoop inderdaad retroactief. Ik denk dat dat echt nodig is. Het is natuurlijk goed dat u dat juridisch wilt onderzoeken.

Individuele casussen zal ik persoonlijk nooit in het parlement breed uitsmeren. Ik weet dat de Vlaams Belang-fractie dat doet. U doet dat meestal met bewerkte filmpjes waarvan de waarheidsgetrouwheid wel in twijfel kan worden getrokken. Ik als parlements lid vind dat het nodig is om de algemene wetgeving beter te maken en niet te focussen op de ene of de andere casus, want daarmee raak je als beleid niet vooruit. Het concept van de zorgwoning staat stevig, dat is tijdens

de vorige legislatuur ook uitgebreid uitgebouwd. Suggesties om dat nog bijkomend te verbeteren, zijn altijd welkom.

En dat er energienormen bestaan? Gelukkig maar. Gelukkig worden die afgedwongen. Ik denk dat dat voor iedereen in het parlement, behalve voor de Vlaams Belang-fractie, een evidentie is.

Ik hoop dat het probleem in het algemeen voor alle mensen wordt opgelost en dat het voor de mensen, die in het verleden daarvoor een boete hebben gekregen, retroactief kan worden gecorrigeerd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over illegale export van plasticafval vanuit België naar Maleisië en het terugzenden ervan – 1025 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Freya Perdaens aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het terugzenden van uitgevoerd plasticafval door Maleisië en omliggende landen – 1045 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Maleisië stuurde vorig jaar al 150 containers met illegaal geëxporteerd plasticafval terug naar de afzender, en kondigde deze week aan nog eens 110 containers terug te sturen. Naar België zouden binnenkort 8 containers vertrekken.

Na China beginnen steeds meer landen het plasticafval dat het westen daar dumpst terug te sturen. Dat afval wordt vaak helemaal niet verwerkt en zorgt voor heel wat milieuproblemen in de ontvangende landen.

Uit een recent rapport van Greenpeace blijkt dat België in 2018 22.000 ton plasticafval exporteerde naar Maleisië, daarmee prijken we op plaats 7 van grootste plasticafvalexporteurs naar Maleisië. Uit dit rapport blijkt bovendien dat het gaat over producten die eigenlijk thuishoren in onze pmd-zak: shampooflessen, wasmiddelen, waterflessen, enzovoort. De gevolgen zijn gekend. We hebben die ook een paar maanden geleden gezien in een reportage waarbij de export naar Turkije werd aangeklaagd.

Hebt u officiële informatie vanuit de Maleisische overheid over de containers die teruggestuurd zullen worden? Wanneer kunnen we die containers verwachten? Wat is de inhoud van die containers?

Hebben we zicht op welk bedrijf verantwoordelijk is voor de export van die containers?

Werden er al eerder containers met afval teruggestuurd? Uit welke landen? Hoe werd toen opgetreden?

Wie staat in voor de kostprijs en de verwerking?

Dat is dus alweer een schandaal rond plasticafval, wat toch wel vragen doet rijzen bij de cijfers rond de verwerking van plasticafval. Kloppen die cijfers wel? Op welke manier worden de recyclagecijfers vandaag berekend en gecontroleerd?

Zijn de afvalstromen echt traceerbaar?

De voorzitter: Mevrouw Perdaens heeft het woord.

Freya Perdaens (N-VA): Zoals collega Schauvliege al aanhaalde, heeft Maleisië 150 containers teruggestuurd, waarvan er uiteindelijk 8 naar België terugkomen, aldus de minister van Milieu Yeo Bee Yin. Volgens de minister stonden de afvaluitvoerende landen en zeevaartmaatschappijen in voor de kost van de terugkeer. Maleisië staat met de maatregel niet alleen, ook Indonesië en de Filipijnen zonden al afval terug naar de afzenders.

Betreffen de vrachten voor België illegaal uitgevoerd plasticafval? Hebt u zicht op het aantal gerepatrieerde containers en de herkomstlanden?

Wat is de rol van de Vlaamse overheid bij het terugnemen van het afval of is dit enkel een zaak van de privébedrijven die exporteerden?

Wat zal er gebeuren met het geweigerde plasticafval?

Kent Vlaanderen een problematiek van het uitvoeren van illegaal plasticafval? Hebt u zicht op de omvang van het probleem en de importlanden? Wat ondernam u al aan initiatieven om dit tegen te gaan?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Ik zal sommige vragen samen beantwoorden, andere vragen apart.

Heb ik zicht op officiële informatie vanuit de Maleisische overheid over de containers die teruggestuurd worden? Er zijn twee officiële aanvragen gekomen vanuit de Maleisische overheid. De eerste hebben wij rechtstreeks ontvangen via de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM). Het betreft de terugzending van zeven containers met kunststofafval. De tweede werd ons doorgestuurd door de Franse overheid. Het betreft de terugzending van twee containers, eveneens met kunststofafval.

Wanneer kunnen we die containers verwachten? De vermoedelijke datum van aankomst is pas bekend, zodra we weten op welk schip in Maleisië de containers geladen worden.

Wat is de inhoud van die containers? Het gaat om containers geladen met kunststofafval. De containers zullen bij aankomst in Antwerpen visueel geïnspecteerd worden door de omgevingsinspectie.

Hebben we inzicht in welk bedrijf die containers geëxporteerd heeft? De betrokken bedrijven staan vermeld op het verplichte document dat bij grensoverschrijdende transporten van groenelijstafval aanwezig moet zijn.

Werden er al eerder containers met afval teruggestuurd? Uit welke landen? Hoe werd toen opgetreden? De omgevingsinspectie heeft sinds september 2019 meldingen ontvangen van verschillende terugzendingen vanuit Maleisië naar de haven van Antwerpen. Daarnaast zijn er ook terugzendingen vanuit Indonesië. De teruggezonden containers werden bij aankomst in Antwerpen door de omgevingsinspectie visueel geïnspecteerd. Na controle moet de opdrachtgever een legale bestemming zoeken voor de afvalstoffen.

Als de afvalstoffen uit een andere EU-lidstaat afkomstig zijn, maakt de omgevingsinspectie, in samenwerking met de OVAM en de bevoegde autoriteiten van het land van herkomst, afspraken met de opdrachtgever voor terugzending van de containers naar het land van herkomst. Het is dan aan de bevoegde autoriteiten van het land van herkomst om erop toe te zien dat de opdrachtgever de gepaste maatregelen neemt.

Zijn de afvalverwerkingsstromen traceerbaar? Kloppen de cijfers wel? Mevrouw Schauvliege, het is inderdaad zo dat er momenteel een onvolledig zicht is op de volledige verwerkingsketen van kunststofafval. Dit geldt zeker voor afvalstoffen die volgens de Europese Verordening die het overbrengen van afval regelt, zonder toelating kunnen worden uitgevoerd voor een nuttige toepassing, mits ze worden begeleid door een verplicht identificatieformulier. Propere kunststoffen horen tot die categorie. Ik wil in de toekomst dan ook een duidelijker beeld krijgen op de productie en verwerking van kunststofafval. In het toekomstig Uitvoeringsplan Kunststoffen is een expliciete actie opgenomen om een beter en vollediger zicht te krijgen op de verwerking van kunststofafval, dit zowel in Vlaanderen als in het buitenland.

Valipac heeft recent een systeem uitgewerkt met overeenkomsten om de traceerbaarheid van bedrijfsmatig verpakkingsafval te verbeteren. Dit voorjaar zal al 80 procent van het verpakkingsafval dat wordt geëxporteerd, via traders lopen waarmee een dergelijke overeenkomst werd getekend, en waarvan de eindbestemming dus gekend is. De recyclagepremie zal niet meer worden toegekend voor afval dat via traders gaat zonder overeenkomst.

Export van dergelijk verpakkingsafval dat niet voldoende traceerbaar is, wordt niet opgenomen in de recyclagecijfers. Zo heeft de Interregionale Verpakkingscommissie (IVC) voor 2018 de recyclagecijfers met 8276 ton verlaagd omdat de eind-recycleerder onbekend was of de kwaliteit niet voldoende gespecificeerd.

Wat is de rol van de Vlaamse overheid bij het terugnemen van het afval? Of is dit enkel een zaak van de privébedrijven die exporteerden? De procedures voor het terugzenden van de afvalstoffen zijn geregeld via de Conventie van Bazel en de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA). De verantwoordelijkheid voor het terugnemen ligt bij de opdrachtgever die de regelingen voor de export van de afvalstoffen heeft getroffen. De omgevingsinspectie, in samenwerking met de OVAM, staat in voor het administratief begeleiden en opvolgen van deze terugzendingen in samenspraak met de bevoegde autoriteiten in het land van herkomst.

Wat zal er gebeuren met het geweigerde plasticafval? Na visuele controle van de kwaliteit van het kunststofafval bij aankomst in Antwerpen, zal de opdrachtgever in samenspraak met alle betrokken partijen een legale bestemming voor het afval moeten voorzien.

Kent Vlaanderen een problematiek van het uitvoeren van illegaal plasticafval? Afval wordt uitgevoerd conform de EVOA. Indien het afval voldoet aan een zekere kwaliteit kan dit via een eenvoudige procedure worden geëxporteerd, op voorwaarde dat het land van bestemming ook akkoord gaat om deze procedure te hanteren. Het al dan niet legaal exporteren is in dit geval afhankelijk van de vraag of de inhoud van de containers overeenkomt met de kwaliteit zoals op de documenten is bepaald.

Specifiek voor België is dit aspect nog complexer omdat België ook vaak een doorvoerland is en in die zin nog minder zicht heeft op herkomst, samenstelling en bestemming van het afval.

Ik onderken alleszins dat er een gebrekkig zicht is op de volledige verwerkingsketen van kunststofafval. Ik ben het eens met u allebei, vandaar dat ik een expliciete actie plan om een beter en vollediger zicht op de verwerking van kunststofafval te bekomen, niet alleen in Vlaanderen, maar ook in het buitenland.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, ik ben natuurlijk tevreden dat u inspanningen gaat leveren om de recyclagestroom in beeld te brengen of om een beter zicht te krijgen op de export van plasticafval. Op een vraag in november hebt u

aangegeven dat u van Vlaanderen een recyclagehub wilt maken. Over die aankondigingen waren we heel tevreden. U vond dat het de taak was van een welvarend land om zelf zijn afval te verwerken. Dat lijkt mij ook vanzelfsprekend. Hoe ver staat u met die plannen? Zijn er al inspanningen geleverd? Zijn er al contacten gelegd om dat verder uit te bouwen? Kunt u ons daar meer informatie over geven?

De voorzitter: Mevrouw Perdaens heeft het woord.

Freya Perdaens (N-VA): Minister, ik begrijp dat het moeilijk is om een zicht te hebben op herkomst, samenstelling en bestemming van afval, zeker ook omdat het vaak gaat over containers waarvoor wij een doorvoerland zijn. Als u zegt dat het toekomstig Uitvoeringsplan Kunststoffen 2020-2025 in een concrete aanpak gaat voorzien, dan is dat zeer positief.

Ik sluit aan bij collega Schauvliege met de vraag hoe die timing er precies uitziet en hoe we exact zicht gaan krijgen op de controle voor de containers waarvoor wij een doorvoerland zijn.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw uitgebreide reactie. Ik wil me graag bij de vraagstellers aansluiten, want dit is een zeer grote problematiek die een grondige aanpak vereist. Het is niet de eerste keer dat we het hierover hebben. Dat duidt op het belang van het dossier. U hebt meermaals in uw antwoorden benadrukt hoe belangrijk het is een duidelijk zicht op de traceerbaarheid van de afvalstromen en op de productie en de verwerking van het plasticafval te hebben. U hebt uiteraard groot gelijk.

Het is belangrijk dat we de recyclagegraad naar boven halen. Dat is het belangrijkste wat u in dit verband zeker en vast moet doen. Tijdens een vorige commissievergadering hebt u benadrukt dat u van Vlaanderen een recyclagehub wilt maken. Wij staan daar heel hard achter. We kijken ernaar uit en we willen heel graag met u samenwerken om dit te verwezenlijken.

Het is natuurlijk belangrijk niet enkel naar Vlaanderen te kijken. Uit de vraagstelling in verband met Azië en onze buurlanden is duidelijk gebleken dat deze problematiek heel breed is. De problematiek van de recyclagehub moet echt breder dan Vlaanderen worden benaderd.

Ik kijk uit naar de belangrijke hoorzitting die we in de toekomst over verwerking en recyclage zullen houden. Misschien zullen we dan nieuwe inzichten krijgen in bijkomende innovatieve initiatieven die u of wij in de toekomst zullen kunnen nemen.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Het ontwerp van uitvoeringsplan betreffende de kunststoffen is bijna klaar. Ik hoop dat ik hiermee binnenkort naar de Vlaamse Regering kan trekken. Het zal een volledige verwerkingsketen van het kunststofafval inhouden. De inzameling, de kwaliteit, de verwerking en alles wat we in Vlaanderen met betrekking tot recyclage willen doen, zullen hier een onderdeel van vormen.

Wat we al hebben gedaan, is de bestekken aanpassen om pmd-afval sowieso hier te laten sorteren. We voeren momenteel ook gesprekken met grote kunststoffenproducenten over investeringen waardoor kunststoffen hier kunnen worden gerecycleerd en niet worden uitgevoerd. Die gesprekken lopen momenteel en ik hoop op een positieve uitkomst.

Ik hoop ook snel met het definitief uitvoeringsplan naar de Vlaamse Regering te kunnen gaan.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, ik ben voorlopig tevreden met uw antwoord. Ik kijk uit naar het ontwerp van uitvoeringsplan betreffende kunststoffen. Ik veronderstel dat dit onder meer tijdens de hoorzitting zal gebeuren.

Het feit dat we met drie het woord hebben genomen, bewijst dat deze problematiek iets is waarmee mensen echt bezig zijn. Het kan niet dat we ons afval zo maar in andere landen en op andere markten dumpen. We dragen op dat vlak een immense verantwoordelijkheid en we moeten dit heel duidelijk in kaart brengen.

In die zin kijk ik uit naar het uitvoeringsplan. Hopelijk zullen we dan een helder beeld op de afvalstromen krijgen en zullen we kunnen zien welke acties we moeten ondernemen om die afvalstromen te verminderen en op een milieuvriendelijke wijze te hanteren.

De voorzitter: Mevrouw Perdaens heeft het woord.

Freya Perdaens (N-VA): Ik denk dat duidelijker is geworden hoe belangrijk het is. De bewustwording groeit en er is een draagvlak om een beter zicht op de afval- en plasticstromen te krijgen.

Het gaat hier nu over acht containers op 11,1 TEU binnen de haven, maar dat is dan vanuit Maleisië. Het is misschien ook interessant om een beter zicht te krijgen op het totaal van de andere landen. Dit is zeker iets om verder op te volgen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de graduele invoering van de nieuwe p+md-zak – 1043 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gwenny De Vroe (Open Vld): De klassieke blauwe pmd-zak werd meer dan twintig jaar geleden ingevoerd. Met die blauwe zak leerden we onder andere petflesjes en blikjes recyclen. Dat is een succesverhaal geworden. We zijn Europees koploper, veel landen zijn al komen kijken hoe Vlaanderen dat aanpakt.

In juli 2018 besliste de Vlaamse Regering, als deel van het Verpakkingsplan 2.0, om de blauwe zak uit te breiden naar de zogenaamde p+md-zak. Door die uitbreiding kunnen alle plastic verpakkingen in de blauwe zak gesorteerd worden, inclusief yoghurtpotjes, botervlootjes en chipszakken. Dit maakt tevens deel uit van de nieuwe erkenning die Fost Plus heeft gekregen.

De p+md-zak zou tot acht kilogram minder restafval per persoon moeten leiden. Er kunnen ook meer verpakkingen gesorteerd en gerecycleerd worden waardoor er ook energie en CO₂-uitstoot kan worden bespaard. De uitrol van de nieuwe blauwe zak startte in 2019 en zou eind 2020 voltooid moeten zijn.

Minister, waar staan we op vlak van de uitrol van de p+md-zak? Kan de voorziene timing aangehouden worden? Zo niet, wat is hiervan de oorzaak?

Op welke manier communiceren de afvalintercommunales over de uitrol binnen hun gebied? Acht u die communicatie afdoende? Zo niet, welke bijkomende communicatie acht u hiervoor aangewezen?

Wat zijn de eerste reacties op de uitrol waar de p+md-zak al in werking is getreden? Worden de nieuwe regels hier grotendeels opgevolgd? Leidt dit tot extra recyclage?

Wanneer kunnen we een eerste zicht krijgen op het effect van die uitgebreide p+md-zak?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Vandaag wordt de nieuwe p+md-zak al in meerdere intercommunales gebruikt. Deze intercommunales konden al overschakelen omdat hun bestaande sorteerinstallaties aanpassingen hebben doorgevoerd om de nieuwe p+md-stroom aan te kunnen. Deze sortering is echter suboptimaal in vergelijking met de nieuwe sorteerinstallaties die worden opgezet.

De andere intercommunales kunnen schakelen naar de nieuwe p+md-zak wanneer deze nieuwe sorteerinstallaties actief zijn. De inschatting vandaag is dat dit in de eerste maanden van 2021 zal gebeuren. Dat is enkele maanden later dan oorspronkelijk voorzien in het verpakingsplan. Enerzijds heeft de uitwerking van de aanbestedingsprocedure wat meer tijd in beslag genomen dan voorzien en anderzijds hebben potentiële aanbieders laten weten dat een grote sorteerinstallatie bouwen in minder dan achttien maanden onmogelijk was. Na overleg met de lokale overheden heeft het Beslissingsorgaan van de Interregionale Verpakingscommissie dan beslist om de uiterste datum voor de opstart te verschuiven naar 31 maart 2021.

Op welke manier communiceren de afvalintercommunales over de uitrol? Voor de invoering van de nieuwe p+md-zak in een gemeente krijgen alle inwoners een pakketje in de brievenbus met daarin een gratis nieuwe blauwe zak en informatie over de nieuwe inzameling en de sorteeregels. Verder worden natuurlijk ook de klassieke communicatiemiddelen aangewend zoals de lokale afvalmagazines, gemeentebladen en de afvalkalender. Nadat iedereen is overgeschakeld, wil ik eventueel bijkomend kijken of we extra moeten inzetten op communicatie op gewestelijk niveau.

Wat zijn de eerste reacties? Tot nu toe zijn er eerder positieve signalen. De mensen vinden het goed dat meer plastic verpakkingen in de blauwe zak mogen. De eerste sorteeranalyses tonen ook dat de regels goed gevolgd worden. Er is zeker geen toename van het sorteerresidu. Kortom, er belanden minder verpakkingen in het restafval en extra tonnages gaan richting recyclage, net zoals we beoogden met de invoering van de nieuwe blauwe zak.

Wanneer kunnen we een zicht krijgen op het effect van de p+md-zak? Fost Plus volgt uiteraard de hoeveelheid extra pmd-inzameling op in de intercommunales die zijn overgeschakeld. Het is nog te vroeg om al definitieve conclusies te trekken, maar het gemiddelde per inwoner in deze eerste maanden kan ergens in de grootteorde van 4 tot 5 kilogram per inwoner gesitueerd worden. Om een meer globaal beeld te krijgen, is het wachten op de gemeentelijke afvalcijfers die jaarlijks worden opgevraagd door de OVAM. De cijfers van 2019 worden momenteel opgevraagd en verwerkt met het oog op de bekendmaking eind 2020. Hierin zullen de eerste effecten op het restafval al zichtbaar moeten zijn.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Dat er positieve signalen zijn over de uitrol van de uitbreiding van de pmd-zak is natuurlijk positief. We hadden niets anders verwacht, want we waren grote vragende partij om dit te doen. Het is ook veel duidelijker op het vlak van sorteren, want we weten allemaal dat heel veel mensen echt gewoon niet wisten wat er nu in de zak mocht

en wat niet. Ik ben dus heel tevreden met uw antwoord en met het feit dat de eerste sorteeranalyses ook positieve resultaten hebben. Dat was een beetje de aanleiding van mijn vraag of het erop lijkt dat we het gewenste effect zullen hebben. Dat blijkt nu uit de eerste analyses, dus dat is ook heel positief.

Iets minder positief is het feit dat er uitstel is, weliswaar van slechts enkele maanden. We moeten er toch op toezien dat dat niet nog verder uitloopt. We weten met zijn allen dat er positieve effecten zijn op het vlak van recyclage. We moeten er dan ook alles aan doen om de intercommunales ertoe aan te zetten om zo snel mogelijk de stap te zetten maar de uitrol van die pmd-zakken.

Ik had nog graag wat verduidelijking gewenst over de sorteerinstallaties op zich. U hebt duidelijk gesteld dat meerdere intercommunales het al hebben ingevoerd. Op dat vlak waren de sorteerinstallaties al aangepast. Andere hebben dat nog niet gedaan. Wat is precies de reden dat dat nog niet werd aangepast? Ik had toch graag nog wat meer verduidelijking gehad, iets meer dan wat u hebt gezegd over de sorteerinstallaties, en of de sorteerinstallaties hun werk doen zoals de bedoeling was.

De voorzitter: Mevrouw Perdaens heeft het woord.

Freya Perdaens (N-VA): Ik heb nog een paar bedenkingen.

Minister, u zegt dat er bij de p+md-zak momenteel een suboptimale sortering is in de aangepaste sorteerinstallaties, in tegenstelling tot de nieuwe die nog moeten komen. Waarom kiest u hiervoor in plaats van te wachten op de betere sorteertechniek? En mogen we ervan uitgaan, hoewel dit een suboptimale sorteertechniek is, dat die al beter is, aanzienlijk beter, dan de sorteertechniek voordien, wat de overstap logisch zou maken?

Het is heel belangrijk dat de afvalintercommunales zo snel mogelijk en zo duidelijk mogelijk communiceren over wat er in de zak mag en hoe dit allemaal verloopt. Ik reken erop dat er effectief op wordt ingezet.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Er is nu de invoering van de p+md-zak. Men focust vooral op recyclage, en dat is communicatief veel beter en duidelijker te verstaan. We willen toch nog eens aandringen om niet alleen te focussen op het einde van de keten, namelijk de recyclage, maar ook op ecodesign en het verbod op verpakkingen die niet recycleerbaar zijn.

Minister, welke initiatieven zult u hiervoor nemen? Dit lijkt me immers ook heel belangrijk. U hebt er ook melding van gemaakt in de beleidsnota. Welke initiatieven kunnen we verwachten?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Collega Schauvliege, ik stel voor dat u een bijkomende vraag indient, want anders ga ik onvolledig of niet voldoende kunnen antwoorden.

Wat de sorteerinstallaties betreft, is het zo dat sommige bestaande sorteerinstallaties gewoon niet toereikend waren of niet fijn genoeg konden sorteren. Vandaar dat er volledig nieuwe sorteerinstallaties worden gebouwd die veel beter en met een betere techniek sorteren. De vertraging heeft daar deels mee te maken. Het is ook logisch dat sommige intercommunales volledig overschakelen omdat hun installaties op dit moment niet voldoen. Dat is onder andere de reden, samen met de aanbestedingsprocedure, voor de vertraging van drie maanden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bart Dochy aan Zuhal Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de impact van het zesde mestactieplan (MAP 6) op de Pachtwet – 1038 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: De heer Dochy heeft het woord.

Bart Dochy (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, de invoering van het zesde mestactieplan (MAP 6) betekent op het veld een aantal aanpassingen die nodig zijn. Er worden ook maatregelen genomen in functie van het verbeteren van de waterkwaliteit. Daar moet natuurlijk volledig op worden ingezet.

De implementatie van MAP 6 lijkt een aantal eigenaardige neveneffecten te hebben, die hoogstwaarschijnlijk zo niet zijn bedoeld. Ze kunnen de praktijk en de gewoonte in de landbouwsector verstoren, aangaande cultuurcontracten en vruchtafwisseling. Daar kom ik straks op terug.

In de praktijk wordt er vandaag veel geteeld op velden van andere landbouwers, in functie van vruchtafwisseling. Dat gaat dan over aardappelen, vlas en verschillende groenten, en daarvoor wordt het systeem van cultuurcontract gebruikt.

Een cultuurcontract is een uitvoering van artikel 2, ten tweede van de Pachtwet, die zegt dat een eigenaar of pachter de mogelijkheid heeft om voor een periode van minder dan een jaar een perceel ter beschikking te stellen van een andere landbouwer, met de bedoeling daar een bepaalde teelt op te verbouwen. Dat is dus specifiek bedoeld om vruchtafwisseling te laten plaatsvinden, en om mensen – vooral in de vlasteelt en aardappelteelt, waar heel veel hectares worden verbouwd – het jaar nadien op percelen van andere landbouwers te laten telen.

Maar om het gebruik van het perceel te beperken tot minder dan een jaar, moet je inderdaad gebruikmaken van artikel 2, ten tweede van de Pachtwet, waardoor niet meteen de eerste gebruiksperiode van negen jaar in voege treedt. Er zijn twee voorwaarden om op die manier te kunnen werken, dus om via die Pachtwet een perceel te kunnen verhuren.

Een eerste voorwaarde is dat het gaat om een verhuring van minder dan een jaar. Maar de tweede voorwaarde – heel belangrijk – is dat de verhuring kan plaatsvinden nadat de verhuurder, de exploitant zijnde, de voorbereidings- en bemestingswerkzaamheden heeft uitgevoerd. Zo staat het expliciet in de Pachtwet ingeschreven sinds 1988.

Tot en met 2019 was er eigenlijk geen probleem. Want bij de eenmalige perceelsregistratie was het de verhuurder die de registratie liet plaatsvinden voor de bemesting, en was het de teler of de huurder die de registratie liet plaatsvinden voor de teelt van de vrucht. Met de toepassing van de vanggewassen wordt het natuurlijk nog heel wat complexer, maar daar ga ik nu niet op in.

Vanaf 2020 is het in gebiedstypes 2 en 3 – ongeveer 40 procent van onze Vlaamse oppervlakte – echter zo dat diegene die de teelt verbouwt, ook diegene moet zijn die de aangifte doet voor de mestregistratie. Dat betekent dat er een potentiële discussie kan ontstaan aangaande de verantwoordelijkheid in de toepassing van artikel 2 ten tweede van de Pachtwet.

Men zou kunnen zeggen dat diegene die verhuurt, niet de verantwoordelijke is voor de bemesting. Dat kan betekenen dat niet werd voldaan aan de tweede voorwaarde, waardoor er niet wordt gesproken over een cultuurcontract maar over een

pachtcontract, met meteen een nieuwe eerste periode van negen jaar. En dat is absoluut niet de bedoeling in deze context.

Daarnaast is het niet meer registreren van een perceel als landbouwer-exploitant niet alleen moeilijk met betrekking tot de toepassing van de Pachtwet, het kan ook een effect hebben op de mestverwerkingsplicht van de verhuurder. Dat gaat dan over de definitie van bedrijfseigen grond, zoals opgenomen in artikel 28 en 29 van het Mestdecreet.

Dan hebben we nog een derde element. Voor de percelen die gelegen zijn in natuurgebied, is er een ontheffing van nulbemesting in specifieke gevallen. We spreken dan over artikel 41bis van het Mestdecreet. Wanneer een landbouwer deze percelen niet meer registreert, bijvoorbeeld omdat hij een cultuurcontract zou willen aangaan in de nieuwe situatie zoals vereist door de Mestbank of door de mestwetgeving, kan de ontheffing van nulbemesting ook gaan vervallen.

Minister, hebben landbouwers, organisaties of federaties al bij u aangeklopt om deze problematiek van de seizoenpachten aan te kaarten?

Welke oplossingen ziet u om de gangbare economische wetmatigheden en de goede landbouwpraktijken van vruchtafwisseling niet te verhinderen door de toepassing van MAP 6?

Is er een oplossing voor de effecten op de mestverwerkingsplicht en/of op de nulbemesting in natuurgebieden?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Collega Dochy, ik dank u voor deze zeer complexe vraag. Over deze problematiek heeft nog niemand bij ons aangeklopt, maar er zijn bij de Vlaamse Landmaatschappij, afdeling Mestbank, al vragen binnengekomen over de gebiedsgerichte maatregel voor de gebiedstypes 2 en 3, die bepaalt dat bemesting slechts toegestaan is als de landbouwer tot wiens bedrijf het perceel behoort de hoofdteelt verbouwt. Deze maatregel is een van de gebiedsgerichte maatregelen van het MAP 6 in gebiedstype 2 en 3.

Zoals u weet, zet MAP 6 sterk in op een gebiedsgerichte aanpak. In de gebieden waar nog een grote verbetering van de waterkwaliteit moet worden gerealiseerd, gelden strengere maatregelen dan in de gebieden waar de waterkwaliteitsdoelstellingen bijna of al gerealiseerd zijn.

Ik wil dan ook even stilstaan bij het waarom van deze maatregel. Metingen van reststikstof hebben aangetoond dat de bemesting op percelen minder zorgvuldig gebeurt door landbouwers die niet zelf verantwoordelijk zijn voor de hoofdteelt. Nochtans is het logischer dat de verantwoordelijkheid van de bemesting bij de gebruiker van de hoofdteelt ligt, omdat hij ook de vruchten draagt van de bemesting.

De bemestingsrechten zitten hoofdzakelijk bij de landbouwers met mestproductie, het gaat dan over de gebruiker op 1 januari. Met de nieuwe maatregel wordt daar verandering in gebracht voor percelen in gebiedstype 2 en 3. Bemesting is slechts toegestaan als de landbouwer de hoofdteelt verbouwt. De akkerbouwer kan er beter op toezien dat de bemesting oordeelkundig gebeurt.

Welke oplossing zien we om de gangbare economische en goede landbouwpraktijken van vruchtafwisseling niet te verhinderen? Door de maatregel wordt de vruchtafwisseling op zich niet gehinderd. De maatregel bepaalt wel dat de verantwoordelijkheid van de bemesting bij diegenen zit die de hoofdteelt verbouwt. Het Mestdecreet staat nog toe dat andere landbouwers mest kunnen afzetten op

de percelen, bijvoorbeeld de verhuurder. Deze landbouwers moeten dan mest-afzetdocumenten (MAD's) opmaken.

Is er een oplossing voor de effecten op de mestverwerkingsplicht en/of nultbemesting in natuurgebieden? Ik zal die problematiek samen met de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) nader bekijken. Ik kom daar zeker nog op terug.

Collega's, vorige week hebben we een toelichting gehad over het mestbeleid. De toestand van de waterkwaliteit is niet goed. Ik denk dat we dat allemaal hebben kunnen vaststellen. Uit de gedachtewisseling heb ik ook onthouden dat onze regelgeving bijzonder complex is, en dat de basisopzet van onze regelgeving is dat een landbouwer die zorgt dat zijn reststikstof voldoet, zich ook in gebiedstype 2 en 3 kan vrijstellen van alle extra maatregelen.

Ik hoop dat we daar samen werk van willen maken om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk landbouwers voldoen aan de basisregels.

De voorzitter: De heer Dochy heeft het woord.

Bart Dochy (CD&V): Ik ben natuurlijk blij met een antwoord, maar het voldoet niet volledig, vooral omdat punt 2 en 3 nog beantwoord moeten worden. Maar geen probleem, minister, ik begrijp dat.

Ik denk dat u mij toch een klein beetje verkeerd begrijpt. Er is geen discussie over wie verantwoordelijk is voor de bemesting aangaande het verhaal van het Mestdecreet. Het is geen probleem om een stuk verantwoordelijkheid te leggen bij diegene die de teelt verzorgt, maar het probleem is hier dat het in een juridische context problematisch wordt door de pachtwetgeving.

Toen dit decreet in mei 2019 geschreven werd, werd er ook opgeroepen om eventueel een zinsnede in de Pachtwet aan te passen voor het geval dat dit een probleem zou kunnen vormen. Dat is toen niet gebeurd, maar natuurlijk krijg je nu een conflict tussen enerzijds de mestwetgeving en anderzijds de wetgeving over het verhuren van gronden, want het kan toch niet de bedoeling zijn om het vooral in de teelt van aardappelen, vlas en grove groenten onmogelijk te maken dat mensen via een cultuurcontract, een wisseling van percelen, elkaars percelen nog kunnen gebruiken. Het komt ook ten goede aan de bodemkwaliteit als er voldoende vruchtafwisseling kan zijn. De ene landbouwer specialiseert zich in die grove groenten, de andere in die vlasteelt, nog een andere in die aardappelteelt. Niet iedere landbouwer kan in alles gespecialiseerd zijn en die percelen worden onder elkaar uitgewisseld volgens een normale logica en gang van zaken. Als dan het ultieme argument is dat dat een slechtere bemesting teweegbrengt, vraag ik me af of dat onderzocht is in functie van de teelt of in functie van de manier van exploiteren. Ik weet niet van waar dat komt. De discussie gaat in eerste instantie niet over de verantwoordelijkheid van bemesting, maar het gaat wel over het conflict dat er is met de pachtwetgeving. Dat zou moeten kunnen opgelost worden om de normale, gangbare teelt te laten plaatsvinden.

Als dit niet aangepakt wordt, vrees ik dat heel wat landbouwers met een nultbemesting geconfronteerd zullen worden. Er zal vandaag nog gewerkt worden met die code G – niet iedereen zal dat ten volle beseffen – en dan is het nog veel erger, want dan geldt er op papier een nultbemesting voor die percelen en die teelten en zullen er nog veel meer problemen op ons afkomen, met alle gevolgen van dien.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Als ik het goed begrijp, zegt u dat er een conflict is tussen het Mestdecreet en een zinsnede in de pachtwetgeving, die opgelost zou kunnen worden met een aanpassing van het pachtwetgeving. Ik ga daar nu in ieder geval

geen pasklaar antwoord op kunnen geven. Mest valt onder mijn bevoegdheid, pacht onder die van mijn collega, dus ik ga moeten bekijken wat het exacte probleem is.

De doelstelling blijft natuurlijk wel – en daar mogen we niet van afwijken – om ervoor te zorgen dat de waterkwaliteit verbetert. Welke aanpassingen we ook doorvoeren, ze zullen die toets moeten doorstaan.

De voorzitter: Wordt vervolgd.

Bart Dochy (CD&V): Er is geen discussie over dat we moeten werken aan de waterkwaliteit. We zijn partners op dat vlak. Dat is geen enkel probleem, maar hier mist het decreet zijn doel en zorgt het voor heel wat ongemakken en onmogelijke situaties in het veld. Ik ben blij dat u het zult bekijken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Chris Steenwegen aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de vogelgriepvergoeding met middelen uit het Minafonds – 1061 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: De heer Steenwegen heeft het woord.

Chris Steenwegen (Groen): Vorige lente hebben we in Vlaanderen te kampen gehad met een vogelgriepvirus. Daarover hebben we in de commissie Landbouw al een paar keer een gedachtewisseling gehouden, want er doet zich een spijtige samenloop van omstandigheden voor, waardoor een aantal pluimveehouders geen vergoeding konden krijgen voor de geleden schade. In de opmaak van mijn vraag kunt u dat allemaal nalezen. Het komt er eigenlijk op neer dat die pluimveekwekers die hun stallen al met goede bedoelingen geruimd hadden, nog voor dat bij wet werd opgelegd, geen recht meer hebben op een vergoeding via de normale mechanismen die vooral op het federale niveau worden toegekend en goedgekeurd zijn door de Europese Commissie.

Mijn vraag gaat daar echter niet over. Iedereen staat achter het idee dat ook die pluimveehouders minstens deels vergoed zouden moeten worden. Ondertussen heeft de Vlaamse Regering daar ook een mouw aan proberen te passen, maar ik was er wel over verbaasd dat ze daarvoor eind vorig jaar, op 20 december 2019, een herverdelingsbesluit heeft genomen en middelen overdroeg van Leefmilieu naar Landbouw, meer bepaald uit het Minafonds (Milieu en Natuur). Dat Minafonds is een fonds met middelen waarvoor decretaal een bestemming is vastgelegd. Artikel 4 van het decreet stelt heel duidelijk: "Het MINA-fonds financiert de uitgaven, ongeacht de aard, tot al wat dienen kan met betrekking tot het beleid van het Vlaamse Gewest inzake de preventie, de bescherming, de administratie, het beheer en de sanering van het leefmilieu, met inbegrip van de watervoorziening, het natuurbehoud en de bos- en groenvoorziening, in de ruime zin." Verder stelt het: "Het MINA-fonds financiert eveneens de uitgaven van de vergoeding van wildschade in de gevallen bedoeld in artikel 25 van het Jachtdecreet van 24 juli 1991 en van de subsidiëring van de beheerseenheden, zoals bedoeld in artikel 12 van het Jachtdecreet."

Als we dan kijken naar de motivering van de Vlaamse Regering voor deze herverdeling van middelen, dan is die op dat vlak totaal nietszeggend. Men zegt gewoon: 'Voilà, we hebben een deel van andere, eenmalige investeringsmiddelen verschoven die landbouw ten goede komen in de Vlaamse Landmaatschappij (VLM).'

Ik heb daar toch wel wat vragen bij, want dit is volgens mij een precedent, al kunt u me misschien tegenspreken.

Zijn er in het verleden dat soort herverdelingen vanuit het Minafonds gebeurd naar een bestemming buiten Leefmilieu? Wat was de motivatie? Waarom middelen vanuit Leefmilieu? Waren er dan geen middelen voorradig in het beleidsdomein Landbouw en Visserij? Het is toch duidelijk dat dit echt tot dat beleidsdomein behoort.

Bij mijn weten is het Minafonds ontoereikend om tegemoet te komen aan alle noden op het vlak van Leefmilieu. Is dat zo? Bent u het eens met mij dat er onvoldoende middelen zijn in het Minafonds om aan alle beleidsnoden te voldoen? We weten dat daar grote noden zijn. Ik heb het dan bijvoorbeeld over de problematiek van de waterkwaliteit.

Minister, klopt het dat de middelen van een begrotingspost komen die specifiek dient om de stikstofvervuiling tegen te gaan? Dat zou toch enigszins cynisch zijn omdat de intensieve pluimveehouderij ook een aandeel heeft in de stikstofdepositie. Zult u in de toekomst nog ingaan op vragen om middelen uit Leefmilieu, meer bepaald uit het Minafonds over te hevelen naar andere beleidsdomeinen? Engageert u zich om die middelen te vrijwaren waar ze eigenlijk voor bedoeld zijn en waarvoor ze tot vandaag ontoereikend zijn?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Deze beslissing bouwde verder op de beslissing van de vorige regering op 24 mei 2019, waarbij eenmalig maximaal 1,25 miljoen euro overgeheveld kon worden van het Minafonds naar het beleidsdomein Landbouw en Visserij. De steun aan getroffen landbouwers wordt uitbetaald door het Departement Landbouw en Visserij, en gebeurt dus niet rechtstreeks vanuit het Minafonds.

De herverdeling was ook eenmalig in 2019 en bouwde dus voort op de beslissing van de vorige regering en hypothekeert de structurele beleidsnoden binnen het Minafonds van 454 miljoen euro niet.

De middelen werden overgeheveld vanuit artikel QBX-3QCE2FY-IS, de basisallocatie, met kredieten voor de VLM in het kader van het flankerend beleid voor de instandhoudingsdoelstellingen. Dit is een veel bredere doelstelling dan de aanpak van stikstofdepositie. Uw stelling is dus net iets te eng.

In de begroting 2020 heb ik het totale beleidsbudget van het Minafonds recurrent verhoogd voor bijkomende natuur – plus 5 miljoen euro –, bijkomend bos – plus 4 miljoen euro –, asbestafbouw – plus 1,5 miljoen euro – en de Vlaamse parken. Ik maak me sterk dat ik voldoende middelen zal inzetten voor de verbetering van het leefmilieu, en dat die middelen vanuit het Minafonds daar in de toekomst ook naartoe zullen gaan.

De voorzitter: De heer Steenwegen heeft het woord.

Chris Steenwegen (Groen): Minister, dat was een kort antwoord. Lange antwoorden zijn niet altijd nodig. Ik onthoud vooral dat het niet de bedoeling is om dit soort transfers te doen. Ik heb er natuurlijk geen probleem mee dat er wordt gezocht naar mogelijkheden en dat er een zekere solidariteit is tussen ministers, maar we zitten hier wel met een fonds dat een specifieke doelstelling heeft. Er is echt wel een tekort om aan alle noden te voldoen. We moeten investeringen spreiden in de tijd door de beperktheid van de middelen. In die zin heb ik er weinig begrip voor dat men heeft gezocht om middelen van Leefmilieu daarvoor in te zetten. Ik begrijp dat het een beslissing is van de vorige regering, maar ik onthoud vooral dat het niet de intentie is om datzelfde soort transfers te doen, en daar ben ik tevreden mee.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Dat hebt u goed begrepen, ja.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Carina Van Cauter aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het gebrek aan ruimte voor sport – 904 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Cathy Coudyser aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de vergunningsproblemen van de paardensport in Vlaanderen – 959 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Inez De Coninck

De voorzitter: Mevrouw Van Cauter heeft het woord.

Carina Van Cauter (Open Vld): Voorzitter, minister, andermaal trekt de Vlaamse paardensport aan de alarmbel. Maneges en stoeterijen krijgen het almaar moeilijker om vergunningen te krijgen, en de wedstrijdlocaties verdwijnen steeds vaker. De moeilijkheden situeren zich vooral bij het vinden van geschikte ruimte, en als die eenmaal is gevonden, rijzen er problemen met het verkrijgen van de noodzakelijke vergunningen. De paardensport zit met de handen in het haar en wil daarom bekijken of er kan worden samengewerkt, onder meer met de provinciebesturen. Zo hopen ze onder meer desgevallend op provinciale domeinen terecht te kunnen.

De paardensport is ook een sport die blijkbaar in de lift zit. Het is blijkbaar moeilijk om – letterlijk – een plaats in het landschap op te eisen. Vaak zijn dat accommodaties die doorheen de tijd zijn gegroeid uit stoeterijen of landbouwbedrijven, maar wanneer men daar ook wedstrijden wil organiseren, dan moet het terrein de facto worden ingekleurd als recreatiezone. Het gebeurt steeds meer dat de nodige vergunningen daarvoor niet worden verstrekt en er bijgevolg geen wedstrijden kunnen worden gehouden, wat uiteraard zeer ontmoedigend en teleurstellend is. Als men te dicht bij woongebied komt, dan is er al snel protest van de omwonenden enzovoort.

Minister, u hebt mijn vraag gelezen. Ik zal ze misschien niet helemaal opnieuw voorlezen, maar ik kan misschien ook nog de aandacht vestigen op deze problematiek, die uiteraard niet alleen betrekking heeft op de paardensport. Het gaat over sport beoefenen in de natuur. Ook andere sporten worstelen met die ruimte-vraag. Denken we maar aan motorcross, aan mountainbiken: die sporten kennen gelijkaardige problemen. Aan de basis ligt inderdaad vijftig jaar plannings-geschiedenis, die ervoor heeft gezorgd dat we over een zeer uiteenlopend aanbod van bestemmingscategorieën beschikken, met voor ieder van die categorieën tal van uiteenlopende regels over wat mag en niet mag. Dit is weinig generiek en zeer verfijnd, met inderdaad een concurrentiële ruimte-vraag als gevolg, met alle daaraan gekoppelde problemen, die welbekend zijn.

Minister, vandaar een aantal vragen. Erkent u deze problematiek, waarmee niet alleen de paardensector, maar ook andere sectoren worstelen? Hebt u weet van moeilijkheden bij vergunningsaanvragen? Ziet u een sterke vereenvoudiging van de regelgeving, de bestemmingscategorieën en de eraan gekoppelde voorschriften als een mogelijke oplossing voor deze problemen? Hoeveel staat u ondertussen met dit proces? Kunnen we dit qua timing in lijn met het ontwerp van de beleidskaders

van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) verwachten? Indien niet, hoe zou u deze problematiek dan wel aanpakken?

Wat is het effect op het terrein van het artikel in de laatste codextrein dat voorziet in een regelgeving inzake hobbystallen voor weidedieren? Zorgt een recente uitspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen er niet voor dat we met betrekking tot deze problematiek weer bij af zijn? Plant u desgevallend nog een aanpassing van het decreet?

De voorzitter: Mevrouw Coudyser heeft het woord.

Cathy Coudyser (N-VA): Voorzitter, ik ben een beetje een vreemde eend in deze commissie. Ik ben geen specialist inzake ruimtelijke ordening of leefmilieu, maar ik heb wel een hart voor de paardensector in Vlaanderen. Dat maakt deel uit van onze Vlaamse identiteit, zowel op economisch als op agrarisch vlak. Op het vlak van de paardensport zijn we echter toonaangevend. We moeten dit alle kansen geven.

De voorbije dagen heeft de Vlaamse paardensport aan de alarmbel getrokken en gewezen op een aantal problemen, vooral op het vlak van ruimtelijke ordening, planologie en vergunningen. Volgens Paardensport Vlaanderen zien mensen zeer graag de paardensport, maar liever niet hun achtertuin. Dit lijkt wel het zoveelste 'not in my backyard'-verhaal of is er hier meer aan de hand?

In de media zijn verschillende locaties aan bod gekomen, maar ik wil hier expliciet niet op individuele gevallen ingaan. Ik vraag me wel af waar jumpingwedstrijden en andere wedstrijden met paarden in Vlaanderen thuishoren. Kan dat overal of zijn er beperkingen? Welke problemen ondervindt de sector concreet?

Ik meen uit eerdere parlementaire discussies te hebben begrepen dat professionele paardenfokkerij als landbouw wordt gecatalogeerd en bijgevolg in het agrarisch gebied een plaats moet krijgen. Hoe zit het dan met paarden die worden ingezet voor recreatie en sport, zoals in maneges of tijdens jumpingwedstrijden of andere evenementen?

Daarnaast is er natuurlijk nog de evolutie van een bedrijf. Een evenement kan perfect als een eenmalige wedstrijd starten en door het succes doorheen de jaren tot een permanente jumping groeien, maar dan ook een paardenfokkerij worden, waar dan weer een manege bij hoort. Hoe moet dit tijdens die evolutie in de ruimtelijke ordening worden ingevuld? Zijn er mogelijkheden? Het omgekeerde kan ook. Een kleine manege kan dankzij haar succes uitgroeien tot een grote manege met een paardenfokkerij die op een bepaald moment internationale wedstrijden aantrekt. We zitten telkens op het snijvlak tussen het agrarisch aspect, de ruimtelijke ordening en het recreatief aspect.

Minister, bent u op de hoogte van de problemen in de sector van de paardensport, specifiek op het vlak van vergunningen en planologie? Welke redenen liggen aan de basis van het feit dat meer en meer jumpingwedstrijden en andere events verdwijnen? Heeft dit iets te maken met de problematiek inzake vergunningen en planologie? Kunnen we hier iets aan doen? Welke mogelijkheden heeft de paardensport volgens u om sportwedstrijden en recreatieve activiteiten, zoals jumpingwedstrijden en maneges, in Vlaanderen te organiseren?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Voorzitter, deze problematiek kan heel divers zijn. Gaat het om een omvorming van een voormalig landbouwbedrijf tot een manege? Hebben bestaande maneges problemen met de hernieuwing van de vergunning?

Hebben maneges een weigering tot uitbreiding van de exploitatie gekregen, bijvoorbeeld vanwege te grote verkeershinder?

Voor andere sectoren, zoals de motorcrosssector, waarnaar daarnet al is verwezen, is het veelal een probleem met geluids- of stofoverlast ten opzichte van de andere activiteiten in de buurt. Zo kent elke ruimtevraag wel problemen met vergunningen of met een gebrek aan draagvlak.

Ik denk dat we het eens zijn dat we dit niet zullen oplossen met één aanpassing aan de regelgeving. We moeten sowieso een onderscheid maken in de ruimtelijke planning tussen professionele paardenfokkerijen en recreatieve maneges. De eerste horen thuis in het agrarisch gebied, de andere in principe niet.

Als het gaat om professionele paardenfokkerijen waar jumping- of renpaarden worden gekweekt, is het mogelijk dat daar ook enige vorm van parcours bij hoort waar die paarden kunnen trainen. Dat hoort dan allemaal bij de para-agrarische activiteit of bij een ondergeschikte nevenfunctie als recreatief medegebruik.

Anders is het natuurlijk bij puur recreatieve inrichtingen, waar enkel aan sport en recreatie gedaan wordt en waar vaak ook horecafaciliteiten bij noodzakelijk zijn. Dat is recreatie en geen agrarische functie.

Het is wel mogelijk om bestaande vergunde gebouwen te herbestemmen in functie van een paardenpension of manege bijvoorbeeld.

Uitbreiding van dergelijke recreatieve activiteiten is niet mogelijk, tenzij men een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) opmaakt en de bestemming agrarisch gebied wijzigt in recreatieve zone.

Dit onderscheid is essentieel in ons ruimtelijk beleid en wordt ook herhaald in de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen: "Toeristisch-recreatieve bedrijven zoals maneges zijn niet toegelaten in agrarisch gebied tenzij dit kan binnen de voorwaarden voor hergebruik van voormalige landbouwzetels." Dat staat op pagina 31.

Bij die vergunningsaanvragen tot functiewijziging moet uiteraard rekening worden gehouden met de ruimtelijke draagkracht en de mobiliteitsimpact. Overal hoog-dynamische activiteiten met horeca daarbij toelaten, staat haaks op de visie in het BRV dat de meerderheidspartijen hebben goedgekeurd.

Ik heb al gezegd onder welke voorwaarden bestaande gebouwen omgevormd kunnen worden tot paardenpension of manege volgens het besluit Zonevreemde Functiewijzigingen.

Daarnaast wil ik ook nog vermelden dat tijdelijke activiteiten onder bepaalde voorwaarden ook vrijgesteld zijn van vergunning. Op basis van artikel 7.2 van het Vrijstellingsbesluit kan men bepaalde activiteiten en handelingen uitvoeren zonder vergunning gedurende maximum dertig dagen, en dat viermaal per jaar. Bovendien bepaalt artikel 7.4 van datzelfde besluit dat er ook geen vergunning vereist is voor tijdelijke reliëfwijzigingen in het kader van de organisatie van sportmanifestaties en dat maximum driemaal per jaar.

Het klopt dat in het regeerakkoord, mijn beleidsnota Omgeving en de strategische visie BRV staat dat we zullen nagaan op welke manier de vaak verouderde voorschriften van de gewestplannen aangepast kunnen worden om de nieuwe ruimtelijke visie op het terrein te realiseren. Dit gaat zowel over verouderde voorschriften met betrekking tot bedrijvigheid als over voorschriften die nieuwe, collectieve woonvormen bemoeilijken of geen rekening houden met de verweving van activiteiten.

Wat de open ruimte betreft, wordt aangegeven dat sommige gebieden een multifunctionele invulling kunnen krijgen. De strategische visie is daar duidelijk over. En ook in mijn beleidsnota heb ik aangegeven we enerzijds strategische gebieden voor landbouw, natuur en bos zullen reserveren en anderzijds zullen voorzien in een specifieke bestemming voor multifunctioneel openruimtegebied. Dit is ook verankerd in de strategische visie van het BRV.

Mijn administratie en kabinet bekijken momenteel hoe we dit in een beleidskader en regelgeving kunnen vertalen. Ik kan me perfect voorstellen dat laagdynamische recreatieve activiteiten een plaats kunnen krijgen binnen dat multifunctioneel openruimtegebied.

Vandaag is ongeveer 675.000 hectare in professioneel landbouwgebruik. De overige 100.000 hectare agrarisch gebied wordt voor andere activiteiten gebruikt. De eerste vraag zal dan ook zijn op welke manier we de 'verpaarding' in goede banen kunnen leiden.

Een generieke aanpassing van de regelgeving of nog een bijkomende afwijkingsbepaling voor maneges lijkt me geen goed idee. Dan maken we het alleen maar complexer en de regelgeving staat vandaag al vol met afwijkingen. Ik denk dat we dit het best gebiedsgericht bekijken via planinitiatieven. Maar uiteraard ben ik bereid te luisteren naar elk voorstel om onze open ruimte maximaal open te houden en tegelijk een evenwicht te vinden tussen voldoende ruimte voor de landbouw en ruimte voor andere activiteiten.

Trouwens, diezelfde vraag doet zich ook voor in onze bebouwde ruimte, onze dorpen en kernen, waar we de oefening moeten maken naar verweving van wonen en werken.

De concrete inpasbaarheid van een aanvraag wordt uiteraard afgewogen bij de vergunningverlening. Een vereenvoudiging van de bestemmingscategorieën doet geen afbreuk aan de noodzaak van die ruimtelijke toets naar inpasbaarheid in de omgeving. De ruimtelijke bestemming geeft aan welke functies mogelijk zijn, maar uiteraard zullen de concrete aanvragen de toets van de goede ruimtelijke ordening moeten doorstaan. Daarenboven moet de hinder voor de omgeving tot een aanvaardbaar minimum worden beperkt. Een wijziging van de bestemming heeft bijgevolg niet automatisch tot gevolg dat de 'hippogereleerde' aanvraag plots wel vergunbaar wordt.

Zoals aangekondigd, zal ik dit jaar de ontwerpbeleidskaders BRV aan de Vlaamse Regering voorleggen, samen met concrete voorstellen voor aanpassingen aan de regelgeving om de strategische visie te realiseren. Als daar een aanpassing van de voorschriften voor de bestemmingen van het gewestplan voor nodig is, zal hier ook werk van worden gemaakt.

De voorzitter: Mevrouw Van Cauter heeft het woord.

Carina Van Cauter (Open Vld): Minister, dank u wel. Ik noteer dat u bevestigt dat er vandaag een probleem is, dat we met een opsplitsing zitten van agrarische bestemming enerzijds en ruimte voor recreatie en sport anderzijds. In bepaalde domeinen zijn er concurrentiële ruimtevragen. Zoals vooropgesteld, komt er in het kader van de ontwikkelde beleidsvisie dit jaar een Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Daarin zal er aandacht worden besteed aan een multifunctionele invulling van het openruimtegebied, waarbij er niet wordt uitgegaan van een concurrentieel ruimtebeslag maar waar er aandacht zal worden besteed aan een verwevenheid van functies in de mate van het mogelijke. Dat dat niet overal zal kunnen, lijkt logisch. Ik ben het met u eens dat de aandacht voor inpasbaarheid voorop moet staan. Maar niet alleen de paardensector maar ook heel wat andere sporten stellen

terechte vragen naar oplossingen, waar zij al geruime tijd op wachten. Het is goed dat men daar dit jaar echt werk van wil maken.

De voorzitter: Mevrouw Coudyser heeft het woord.

Cathy Coudyser (N-VA): Het is inderdaad belangrijk dat we vanuit Vlaanderen het overzicht houden en multifunctionele zones aanduiden in samenwerking met steden en gemeenten. Ik denk dat de regie daarvoor toch wel op een hoger niveau moet liggen dan bij de steden en gemeenten zelf, net om die gebiedsgerichte aanpak te kunnen doen. Ik kijk er wel naar uit want dat kan al een deel van de oplossing zijn om niet tussen het ene of het andere te vallen en niet te veel de concurrentie met andere openruimtegebruikers aan te gaan. Vanuit Vlaanderen kunnen we onze open ruimte zo evenwichtig mogelijk invullen en verdelen tussen landbouw, multifunctionele recreatie en andere zaken zodat we tot een goede spreiding komen waarin we al onze functies opnemen. Ik zal dat opvolgen en samen met jullie verder bekijken.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, ik heb voor morgen ook een vraag om uitleg over de paardenhouderij ingediend.

Minister, ik denk dat u gelijk hebt wanneer u zegt dat we niet aan generieke maatregelen moeten werken, maar eerder op planningsniveau moeten werken. Ik denk dat ook de lokale besturen hier een belangrijke rol kunnen spelen.

Ik denk wel dat het mangelt – en misschien kan Vlaanderen hier wel een rol in spelen – aan kennis over de paardensport. Ik merk dat hier ook af en toe in de vraagstelling. Vijftien jaar geleden was de kennis over de paardensport zowel bij de vergunningverlenende overheid als bij instanties die advies verleenden, bijna onbestaande. Ik herinner mij een aanvraag voor een stoeterij van de toenmalige wereldkampioen Jos Lansink. De ambtenaar van het Departement Landbouw en Visserij (DLV) ging toen de prijzen van de slachtpaarden in Anderlecht opzoeken om de leefbaarheid van het bedrijf te toetsen.

In 2008 is er een Vlaams Actieplan voor de Paardenhouderij opgestart onder impuls van Kris Peeters met de bedoeling om de kennis over de paardensector te vergroten. Het was nuttig bij het verlenen van vergunningen, bij planningsinitiatieven zodat mensen ook wisten waarover het concreet ging. Intussen zijn er al heel wat stappen gezet. Voor de stoeterijen, de africhtingstallen en sinds enige tijd ook voor de hobbyhouders, zijn de zaken vrij goed geregeld. Zij horen onder bepaalde voorwaarden ook thuis in het landbouwgebied.

Het probleem vandaag is dat de sector zo'n groei heeft gekend, en het gaat inderdaad niet alleen over een sport maar ook over een belangrijke economische factor in Vlaanderen. Onze paarden zijn gegeerd over de hele wereld. Er gaan natuurlijk vele jaren overheen vanaf de dag dat ze voor de eerste keer onder het zadel komen tot de dag dat ze een gegeerd exportproduct zijn. Tot de dag dat ze uitkomen op een wedstrijd, hebben ze, net als jonge voetballers, een bepaalde opleiding genoten.

Mevrouw Coudyser, ik denk niet dat er minder jumpings zijn, er zijn er zelfs meer. In het verleden waren het vaak jumpings die voor een weekend door vrijwilligers werden georganiseerd op een akker of een weiland. Intussen is er een professionalisering gebeurd en is er de vraag naar blijvende installaties die maar op twee plaatsen kunnen, namelijk in recreatiegebied of via een planologisch attest in landbouwgebied.

Minister, ik denk dat we dat ook zo moeten houden. Ik denk dat u gelijk hebt om niet generiek te gaan werken waardoor er grote wedstrijdinfrastructuur op het

platteland komt. Als iemand eens zo'n wedstrijdinfrastructuur wil bezichtigen, dan is die welkom in het walhalla van het hippisch gebeuren in Oudsbergen waar Centaur ligt. Ik begrijp dat er vandaag vooral in Oost- en West-Vlaanderen nood is. In het Vlaams Actieplan voor de Paardenhouderij kan men die zaken misschien eens in kaart brengen zodat er voldoende kennis is en men misschien op zoek kan gaan naar een aantal locaties. Laat ons duidelijk zijn: het gaat niet over heel veel locaties. Als er drie of vier per provincie zijn, zetten we al een hele stap vooruit. Het is niet alleen de verantwoordelijkheid van minister Demir, maar ook de minister van Landbouw en de minister van Sport moeten worden betrokken. Er kan misschien een zoektocht worden georganiseerd naar een aantal plaatsen. Ook de lokale besturen en de provincies kunnen een rol spelen.

Er is dus nog wat kennis over de sector nodig. Ik ga morgen dan ook heel duidelijk pleiten om het Vlaams Actieplan voor de Paardenhouderij dat er vandaag is – men moet het warm water niet opnieuw uitvinden – up te daten. Minister, ik zou u willen vragen om dat mee te ondersteunen.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Ik sluit mij heel graag aan bij de vraagstelling van collega Ceyssens naar de toelichting van de sector en de evolutie daarin. Hij heeft dat heel goed geduid. Je kunt inderdaad niet altijd over gescheiden sectoren spreken: enerzijds de fokkerij, anderzijds de sport. Dat is een verwevenheid, want de prestaties in de fokkerij zijn uiteraard ook belangrijker en belangrijker geworden door de jaren heen.

Er werd ook een vraag gesteld bij de commissie Sport. Ik heb dat daar ook aangehaald, omdat dat het best als een volledig verhaal wordt bekeken. Het zou een heel goed idee zijn om het actieplan voor de paardensport en de paardenhouderij te updaten. Maar ik wil daar toch heel gericht ook een vraag over stellen aan u, minister. Het lijkt mij interessant om te kijken naar geprofessionaliseerde, specifieke sportaccommodaties – of toch een aantal, zoals collega Ceyssens aanhaalt –, gebiedsdekkend en in zijn totaliteit.

Maar je hebt ook de terreinen die beschikbaar zijn om voor een aantal weekends te worden gebruikt als evenemententerreinen, als wedstrijdterreinen. De overheid beschikt vandaag ook over een aantal gronden die daar in het verleden wel eens voor in aanmerking zijn gekomen. Toch moeten we vaststellen dat ook dat steeds moeilijker en moeilijker wordt. Ik denk bijvoorbeeld aan de militaire domeinen.

Ik denk dat dat misschien toch iets is waar ik specifiek naar wil kijken: het multifunctioneel, recreatief gebruik. Ik weet dat ook vanuit natuurhoek heel vaak wordt gekeken naar een aantal van die terreinen, en dat daar soms bezorgdheid heerst rond conflicten tussen natuurdoelen en recreatieve doelen. Maar ik denk dat die combinatie ook op een aantal van die terreinen mogelijk zou moeten zijn. Ik zou graag hebben dat u dat met een open bril onderzoekt en bekijkt, om daar naar maximale win-wins te zoeken.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Ik zou in deze hele discussie toch nog even willen beklemtonen dat we met een gigantische doelstelling zitten rond het behoud van open ruimte, en dat u dat als beleid hebt onderschreven. De vraag die hier op tafel ligt, is geen evidente kwestie om te combineren.

Een aantal van die voorbeelden die in de pers zijn verschenen, ken ik heel goed. Die hebben niet allemaal te maken met een ruimtelijke vraag. Er zijn ook andere redenen waarom iets niet goed loopt. Maar collega Coudyser heeft heel goed beschreven hoe zulke bedrijven eerst beginnen met fokkerij, en nadien verder

evolueren, en uiteindelijk een enorme impact hebben op de open ruimte, met alle hinder die dat met zich meebrengt.

Ik ben dan eigenlijk ook wel blij dat de minister antwoordt dat we vooral moeten zoeken naar laagdynamische activiteiten in een multifunctioneel gebruik van open ruimte. Ik zou er dan ook op willen aandringen om dat zeker zo te houden, want heel wat van die activiteiten zorgen voor hinder. Ze groeien geleidelijk aan uit, en leiden dan tot heel veel protest, niet alleen van mensen die in de omgeving wonen, maar ook van mensen die van die open ruimte gebruikmaken. Die combinatie is niet evident, en moet heel doordacht gebeuren.

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

Leo Pieters (Vlaams Belang): Minister, ik sluit mij voor een stuk aan bij collega Rombouts en collega Ceyssens, in verband met het ruimteverbruik. We zitten natuurlijk vrij krap in Vlaanderen. Woongebieden breiden uit, we hebben onze lintbebouwing en we hebben ook onze natuurzones. Als je daartussenin nog ergens wat ruimte wilt vinden om zulke sporten te organiseren, dan wordt dat zeer moeilijk. Maar we moeten toch kijken of we daar per provincie – zoals al werd aangehaald – bepaalde zones voor kunnen voorzien.

Wat de paardensport betreft, is het inderdaad zo dat dat een heel differentieel gebeuren is. Je hebt de professionele tak, je hebt de amateurs, en je hebt de liefhebbers. Dat is zeer ruim. Maar het klopt dat je dat met de commissie Sport en met andere commissies moet bekijken, maar ook met de commissie Economie. Want dat is een zeer zware economische sector geworden. Je begrijpt ook dat als je honderd paarden houdt, je daar niet altijd één heel goed paard uit haalt. Als je goede paarden wilt hebben die worden geëxporteerd, dan vereist dat wel een bepaald volume. Niet elk paard dat goed wordt getraind, is ook meteen goed.

Voor de motorsport meen ik te weten dat we daar al meer dan twintig jaar mee bezig zijn. Dat is natuurlijk hoogdynamisch. Er wordt ook gezegd dat het alleen maar laagdynamische sporten mogen zijn.

Ook in de motorsport hebben we wereldkampioenen gehad, ook daarin hebben we professionele sporters, maar dat wordt steeds minder. Waarom? Omdat het terrein er niet meer is. Ze worden bekritiseerd, omwonenden dienen dan klachten in, dat kan zeer ver gaan. Een persoon die toevallig in de omgeving is komen wonen, want zo is het vaak, dient dan klacht in, die kent de weg en weet ook hoe hij die moet bewandelen. Dat wordt dan systematisch onmogelijk gemaakt.

Ik heb voormalig minister van Sport, de heer Muyters, daar destijds ook over ondervraagd en hij gaf aan dat we toch naar twee, drie circuits per provincie willen gaan. Dat is zeer sterk afgezwakt. Als we nog vier, vijf circuits in heel Vlaanderen hebben, dan is het veel. Men moet toch een beetje daadkracht aan de orde stellen om zulke sporten, zulke activiteiten gaande te houden.

De voorzitter: De heer Steenwegen heeft het woord.

Chris Steenwegen (Groen): Ik sta zelf heel wat zondagen per jaar op wedstrijden, dus ik weet een beetje hoe het wereldje in elkaar zit. Ik volg eigenlijk de heer Ceyssens. Ik denk zeker niet dat er minder maneges zijn, integendeel. Ik denk dat er maneges bijkomen. Ik zie heel veel nieuwbouwmaneges, ik denk dat er een enorme ontwikkeling is in de sector, de sector heeft succes, de paarden zijn internationaal gegeerd... Ik denk niet dat dat zozeer het punt is, integendeel, dat kan ook echt een probleem worden.

We spreken hier vooral over die zeer grote complexen. Daarin volg ik toch de minister dat ze een enorme impact hebben. Daar komen dan honderden paarden

naartoe, vrachtwagens, trailers en noem maar op. Die bedrijvigheid heeft toch wel een enorme impact. Ik vind dat we daar heel goed moeten op letten, ook op het aantal maneges. Mensen die echt internationaal rijden, zitten er ook niet mee in dat ze 20 of 50 of 100 kilometer moeten rijden. Die zijn elke dag op weg met hun trailer en de paarden. We hebben dus zeker niet veel van die grote complexen nodig. We hebben er een paar. Dat is goed, want we moeten die sport ook wel ondersteunen, maar de ruimte die we beschikbaar hebben, is zeer beperkt.

Mevrouw Rombouts, u had het over evenementen buiten en de zomertornooien. Ik heb door mijn vroegere functie al vaak de vraag gekregen of ik geen natuurgebied ter beschikking kon stellen voor een paardenevenement van de Landelijke Rijvereniging van de Boerenbond. Terwijl er toch wel honderd- of tweehonderd keer meer landbouwgebied is? Enfin, of twintig, dertig, veertig keer meer. Het blijkt heel moeilijk te zijn om zelfs op landbouwgebied een groot zomertornooi te organiseren. Het lijkt me toch dat dat in se thuishoort in een landbouwgebied en niet zozeer in een natuurgebied? Die combinatie is veel evidentier. Als er op dat vlak een probleem is, laat ons dan een pleidooi houden dat men daarvoor binnen landbouw, waar die sport gecultiveerd wordt en men ook echt hun eigen wedstrijden organiseert, zones probeert voor te vinden. Ik denk dat heel veel boeren wel bereid zijn om dat te doen, maar blijkbaar minder dan in het verleden. Laat ons daarvoor alstublieft niet kijken naar militaire domeinen of wat dan ook waar er natuurwaarde is, maar naar andere gebieden waar je dat kunt doen. Ook niet op provinciale domeinen. Ik vind het een rare kronkel om dat daar te gaan zoeken, terwijl er ruimte is binnen landbouwgebied.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Ik kom er morgen en de week daarna nog in de commissie Platteland op terug. Het debat zal wel blijven lopen. Er zijn hier ook verschillende inzichten van de collega's aan bod gekomen. Ik denk dat ik geprobeerd heb om daar een evenwichtig antwoord op te geven. Het is nu eenmaal niet zo eenvoudig.

Als dat actieplan herbekeken wordt, ga ik wel samenzitten met collega Weyts en collega Crevits, om na te gaan hoe we qua Omgeving het een en ander kunnen inpassen, zodat we niet naast elkaar werken.

De voorzitter: Mevrouw Van Cauter heeft het woord.

Carina Van Cauter (Open Vld): Dank u wel, minister.

Ik zei reeds dat ik tevreden ben met uw antwoord en vooral met de timing die u zult hanteren voor de realisatie van een aantal vooropgestelde doelstellingen. Uiteraard was mijn vraag niet alleen ingegeven vanuit de paardensport, maar ook vanuit andere sporten; ik hoop dat u dat ook meeneemt. Ik denk bijvoorbeeld aan Oost-Vlaanderen en de problematiek rond het Kloosterbos in Wachetebeke, waar de cyclocross moeite ondervindt om te kunnen trainen. Het zou toch wel jammer zijn dat we door die gesegregeerde ruimtevragen het een en ander onmogelijk maken. Kortom, ruimte voor sport lijkt me belangrijk. Als u dat kunt meenemen bij de uitwerking van het beleidsplan, dan zullen wij u daar zeer dankbaar voor zijn.

De voorzitter: Mevrouw Coudyser heeft het woord.

Cathy Coudyser (N-VA): Dank u wel.

Ik denk dat het een goede suggestie was van collega Ceyssens om inderdaad eens te gaan kijken naar dat actieplan uit 2008 of 2009 om zo samen met de ministers van Sport en van Landbouw een aantal mogelijke updates door te voeren. Ik ga ervan uit dat dit debat zeker nog vervolgd wordt.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Carina Van Cauter aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de verdichting in Vlaanderen – 832 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Inez De Coninck

De voorzitter: Mevrouw Van Cauter heeft het woord.

Carina Van Cauter (Open Vld): De afgelopen weken en ook de voorbije dagen maakten zowel academici, planologen als journalisten in De Standaard de staat op van onze ruimtelijke ordening. De analyses over onze ruimtelijke verrommeling en de bijdrage van de gewestplannen hieraan zijn ondertussen reeds bekend. Opvallend zijn de tegenstellingen die telkenmale gevoerd worden tussen stad en platteland en vooral ook de sceptische toon, wanneer het gaat over de verdichting. Blijkbaar zou die op het terrein nauwelijks van de grond komen. We worden geconfronteerd met veel jonge koppels die wel degelijk in de stad zouden willen wonen, maar dan op voorwaarde dat er toch ook wat groen of een kleine tuin is. Blijkbaar zou het aanbod in stedelijke gebieden zich dan weer hoofdzakelijk richten op appartementen, zonder tuin dus. Een betaalbaar woonaanbod dat kan concurreren met de landelijk gelegen vrijstaande woning is dus nog niet meteen in zicht, zo zegt men. Een mogelijke hypothese die men hieruit kan trekken, is dat we hiermee bezig zijn de leegstand van morgen te bouwen.

De 'appartementisering' van het land stuit echter ook steeds op meer weerstand, minister. Uit statistieken blijkt dat er de voorbije jaren heel wat meer gezinswoningen bij gebouwd zijn. Dat is niet geheel onlogisch gezien het groeiend aantal eenpersoonshuishoudens en de stijgende vergrijzing. Volgens de huishoudensprojecties van het Federaal Planbureau zal het aandeel eenpersoonshuishoudens stijgen van 31 procent in 2017 naar 39 procent in 2050. De bestaande huizenvoorraad is echter afgestemd op gezinnen die gemiddeld groter zijn dan eenpersoonsgezinnen.

We verwachten dat er in de nabije toekomst ongeveer 80.000 nieuwe woningen of woonegelegenheden bij zouden moeten komen. Dat is heel wat druk op de ruimte. We zien echter ook heel wat steden en gemeenten die initiatieven nemen om het bouwen van meer gezinswoningen tegen te gaan. Ik denk aan Aalst in Oost-Vlaanderen waar een visie in ontwikkeling is om enkel nog in de kern van de stad meer gezinswoningen toe te laten. Ook Opwijk zou een heffing opleggen per nieuwe wooneenheid om grootschalige bouwprojecten te ontraden. Beersel noemt hoogbouw onbespreekbaar.

Enerzijds is er dus de vraag om de open ruimte te bewaren en het platteland te ontlasten. Anderzijds is er de bezorgdheid om de verdichting en de meer gezinswoningen in kernen een halt toe te roepen. Dat lijken twee elkaar tegenwerkende betrachtingen. Vandaar dat er zich een aantal vragen opdringen.

Minister, hoe monitort u vandaag de evolutie naar meer kwalitatieve en innovatieve verdichtingen in Vlaanderen? Zijn er regionale verschillen merkbaar of verloopt het overal ongeveer op dezelfde manier? Hoe zorgt u ervoor dat de doelstellingen van de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) om te verdichten in de kernen, in de praktijk hun uitwerking zullen krijgen? Hebt u zicht op hoeveel gemeenten vandaag actief een tegenstrijdige verordening ter zake opnemen? Erkent u de noodzaak om verouderde typologieën zoals de dominerende eengezinswoning zo spoedig mogelijk te evalueren in het kader van verdichting en ruimtelijk rendement?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Het Departement Omgeving beheert enkele relatief nieuwe indicatoren die verband houden met ruimtelijk rendement en die dus ook over de evolutie van verdichting gaan, zoals bijvoorbeeld de bebouwingsdichtheid per hectare, gemiddelde gebouwhoogte per hectare, vloeroppervlakte, inwonersdichtheid, tewerkstellingsdichtheid. Deze indicatoren zijn raadpleegbaar via www.ruimtemonitor.be.

Ook de evoluties met betrekking tot vergunningen en verkavelingen worden gemonitord, woningbouw is immers goed voor twee derde van alle stedenbouwkundige vergunningen. Zo houdt het departement een beeld op evoluties met betrekking tot woningtype, kavelgroottes, nieuwbouw versus verbouwing, transformaties van gebouwen.

Ook in de recente studie 'Ruimtelijke analyse van transformaties van panden in Vlaanderen' in opdracht van het Departement Omgeving werden cijfers gegeven over de evolutie op vlak van verdichting. Ik verwijst naar het Ruimterapport 2018 voor de regionale verschillen.

Ik hoop dat we nog steeds achter alle doelstellingen van de strategische visie van het BRV staan. Ik lijst ze nog even op: we vrijwaren maximaal de open ruimte, we maken werk van een bouwshift, we creëren in elke gemeente kansen op goed gelegen plaatsen, we realiseren kernversterking op locaties die daarvoor geschikt zijn, we versterken onze landelijke kernen en gaan versnippering tegen, we gaan dat doen door kwalitatieve verdichting, multifunctioneel ruimtegebruik en hergebruik van gebouwen en terreinen. Het is essentieel dat we hiervoor de nodige beleidskaders en decreten uitwerken om die visie in praktijk te brengen. Ik hoop daar in de komende maanden werk van te maken.

Ik wil ook inzetten op een gedifferentieerd woonaanbod met alle vormen van woningen en appartementen, met aandacht voor kwaliteit en openbaar groen. Dat mensen in Gent, Antwerpen of Kortrijk in elk geval in de stad moeten gaan wonen, dat zeg ik niet en dat is ook niet de bedoeling. Dat we vanaf nu allemaal in grote appartementen in onze steden en dorpen moeten gaan wonen, dat zeg ik ook niet. Het gaat over onze steden, maar ook over de kernen in ons buitengebied.

Wat is volgens mij wel belangrijk en essentieel? Wat mogelijk is, hangt af van de omgeving en de ruimtelijke context. Verdichting kent verschillende vormen: inbreiding, opsplitsing van woningen, kavels en appartementen. We moeten vooral aandacht hebben voor kwaliteit en de omgeving. De overheid en de bouwsector moeten ook daarbij partners zijn. Creativiteit is nodig om een antwoord te bieden op de vraag naar extra woongelegenheden. We moeten daarbij ook rekening houden met: de demografische evoluties, met meer senioren, eenoudergezinnen, samengestelde gezinnen, alleenstaanden; de woonwensen van de Vlaming, die kwaliteit en groen, maar toch ook voorzieningen wil; de stijgende kosten voor bouwen, energie en mobiliteit; de ruimtelijke draagkracht.

De woonwensen van de bevolking zijn verschillend naargelang de leeftijd en hun gezinssituatie. Daarom moeten we zorgen voor een gedifferentieerd aanbod. Het is dus geen zwart-witverhaal, maar er is meer dan ooit nood aan differentiatie, zowel qua type woning als qua woonomgeving. We gaan mensen dus niet dwingen om in de stad of in woontorens te gaan wonen, maar we gaan hen wel verleiden, met een kwalitatief en divers woonaanbod, voorzieningen, winkels en activiteiten, ruimte voor de fiets en openbaar vervoer, een aantrekkelijk openbaar domein enzovoort. De lokale besturen willen daar zeker ook aan meewerken. Geen eenheidsworst, maar kwalitatieve en aangename woon- en leefomgevingen: dat is ook de kern, denk ik, van de visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV).

De meeste gemeenten die nadenken over hun ruimtelijk beleid en het vraagstuk van verdichting en ruimtelijk rendement, zijn genuanceerd op dat gebied, denk ik.

Er bestaan heel wat brochures en publicaties over kwaliteitsvol verdichten. Vlaanderen heeft ook goede projecten in het zonnetje gezet, bijvoorbeeld op www.ruimtelijkrendement.be. We werken ook samen met pilootprojecten die een beleid uitwerken met betrekking tot de opgaven van het BRV, in het bijzonder verdichting. We ondersteunen ook heel wat lokale besturen die adviezen vragen over plannen, verordeningen en regelgeving. Het lijkt me trouwens ook logisch dat een gemeente of een stad een ruimtelijk gedifferentieerd beleid voert en nieuwe woningen en verdichting vooral concentreert in de kernen. Een differentiatie zoals de stad Aalst doet, waarbij men appartementen enkel nog binnen het stedelijk gebied wil, lijkt mij vanuit lokaal oogpunt dan ook te verantwoorden en geenszins strijdig met de visie van het BRV. Integendeel. Ik kan mij ook perfect voorstellen dat een landelijke gemeente met een authentiek dorpscentrum pleit tegen woontorens.

Ik keer echter terug naar uw vraag hoe ik er als minister voor zal zorgen dat de doelstellingen van de strategische visie hun uitwerking zullen krijgen. Ik verwijs naar de wijzigingen aan de regelgeving die in 2018 zijn doorgevoerd om een rendementsverhoging mogelijk te maken, om bijvoorbeeld flexibeler om te gaan met voorschriften van oude verkavelingen en BPA's, maar uiteraard zullen de beleidskaders van het BRV belangrijk zijn voor die operationalisering, die zowel focust op het vrijwaren van open ruimte als op het stimuleren van slimme verdichting. Ik kan niet vooruitlopen op de operationalisering, maar er zal op verschillende sporen moeten worden gewerkt. Regelgeving zal moeten worden versoepeld en verstrengd. Vergunningverlenende en plannende overheden zullen ook moeten worden gesensibiliseerd en geactiveerd, en met de bouwsector zal worden samengewerkt om tot een goedgekeurd BRV te komen. We moeten dus differentiëren, verleiden en goede voorbeeldprojecten tonen.

U vroeg of ik de noodzaak erken om verouderde typologieën zo spoedig mogelijk te evalueren in het kader van verdichting en ruimtelijk rendement. Ik kan daar kort op zijn: ja. We moeten nadenken over die begrippen. Dat heeft niet alleen met het BRV en het verdichtingsvraagstuk te maken, maar ook met andere elementen.

Ik zal dan ook zo snel mogelijk in overleg gaan met mijn collega die bevoegd is voor wonen, want dit begrip wordt niet alleen gebruikt in de regelgeving van Ruimtelijke Ordening, maar ook binnen het woonbeleid. Een eengezinswoning staat in contrast met een meergezinswoning en wordt binnen Ruimtelijke Ordening vooral gebruikt op morfologisch vlak, waarbij men het dan vooral heeft over appartementen versus grondgebonden woningen. Maar wat doen we met gestapelde woningen? Het begrip 'gezin' is vooral sociologisch relevant en bestaat volgens Van Dale uit man, vrouw en kinderen. Wat met nieuw samengestelde gezinnen? Wat met seniorenvoorzieningen? Kortom, ik denk dat het vooral moet gaan over de woonfunctie en de woonkwaliteit en minder over de manier van samenleven. Dat is misschien meer iets voor mijn collega Somers.

De voorzitter: Mevrouw Van Cauter heeft het woord.

Carina Van Cauter (Open Vld): Dank u wel, minister. Het was een vrij algemeen antwoord. Maar ik begrijp dat ook, gezien het moment waarop we ons bevinden in de legislatuur.

U verwijst naar statistische informatie: de Ruimtemonitor, het Ruimterapport enzovoort. De vorige regering heeft ook werk gemaakt van een aantal initiatieven om die bouwshift mogelijk te maken. We verwijzen daarbij naar de Codextrein. De vraag is in welke mate dat leesbaar is in die statistische informatie. Ik neem aan dat men dat ook evalueert, om te kijken in welke mate genomen maatregelen op het terrein effectief de gewenste evoluties met zich meebrengen.

Ik hoor u, specifiek voor de stad Aalst, een antwoord geven op de vraag of het een stad of gemeente al of niet vrij is om een bepaalde ruimtelijke visie te ontwikkelen.

Dat lijkt me nogal logisch. Dat is ook logisch, binnen bepaalde perken en binnen de bestaande regelgeving. Mijn bezorgdheid is er een van algemene aard. Daarmee bedoel ik: als we inderdaad een bouwshift willen realiseren, en dus de druk op de open ruimte verminderen, dan zal dat niet gaan als we in kernen of ruimten waar we meestal verdichting verwachten, een wirwar aan regels creëren waardoor verdichting de facto onmogelijk wordt.

Mijn partij is niet de grote pleitbezorger van grote woonblokken. Wat we wel mogelijk willen maken, is dat er een andere kijk naar de ruimte gerealiseerd wordt op het terrein: slimme verdichting, waarbij er een verwevenheid komt van bepaalde woningtypologieën. Vandaag wordt in De Standaard naar het Pandreijtje in Brugge verwezen: een verwevenheid van verschillende woontypes, heel mooi ingevuld. Bepaalde typevoorschriften staan dat precies in de weg. Generieke, algemene bouwvoorschriften staan dat in de weg. Hoe gaan we daarmee om? Dat is een meer specifieke vraag voor u, minister, om de nodige kaders te creëren, zodat die bouwshift en die slimme verdichting ook mogelijk worden in de praktijk. Ik begrijp hoe het nu is. Ik vraag om die aandachtspunten niet uit het oog te verliezen.

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

Koen Van den Heuvel (CD&V): Mevrouw Van Cauter, het zal, zoals u hebt geschetst, de komende jaren een belangrijke uitdaging zijn. Er is met betrekking tot het Vlaamse land heel terecht de doelstelling om de ruimte maximaal te vrijwaren. Dit betekent dat we, als we rekening houden met de gezinsverdunding en met de groei van het aantal Vlamingen, nog heel wat woningen moeten bouwen. We moeten slim verdichten en u hebt op dat vlak een aantal pijnpunten aangehaald.

De lokale besturen moeten op dat vlak absoluut hun rol spelen en moeten de autonomie krijgen om dat te doen, maar ik heb hier twee weken geleden een vraag om uitleg over de parkeernorm gesteld. Misschien kan de Vlaamse overheid een aantal handvaten aanreiken. De lokale besturen moeten hun verantwoordelijkheid nemen en moeten de lijnen uitzetten voor het gebied waarvoor ze verantwoordelijk zijn en waarvoor ze de politieke keuzes moeten maken. Welke kern kan worden verdicht? In welke kernen kunnen er appartementen komen? Ik ga er volledig mee akkoord dat de Vlaamse overheid dat niet moet bepalen. Dat kan het lokaal bestuur doen, maar het lijkt me goed dat die verplichting op een slimme manier gebeurt. Binnen een bepaald kader kan de Vlaamse overheid een aantal handvaten aanreiken. Ik zeg niet dat de Vlaamse overheid iets moet opleggen. De Vlaamse overheid moet aanreiken. Ik vind het een beetje dom dat elk lokaal bestuur op zijn grondgebied het warm water moet uitvinden.

Wat de parkeernorm betreft, heb ik naar de nieuwe mobiliteitsvormen verwezen. Er moeten voldoende parkeerplaatsen voor speedpedelecs zijn. Er moeten voldoende elektrische oplaadpunten zijn. Als wordt verdicht, moet er voldoende groen en moeten er voldoende kwaliteitsvolle collectieve ruimtes in die kernen aanwezig zijn.

Dat zijn allemaal aandachtspunten waarvoor veel lokale besturen willen gaan, maar dat kader kan meer worden gestimuleerd. Wat de kwaliteitsvolle verdichting betreft, is vorig jaar een website gestart. Dat is ook niet de grote doorbraak, maar de Vlaamse overheid moet ambitie hebben. Het is absoluut niet de bedoeling in de plaats van de lokale besturen te treden. De lokale besturen moeten zelf hun keuzes maken, maar er moeten voldoende begeleiding, omkadering en stimulansen zijn. Een aantal richtlijnen en decretale bepalingen moeten worden gemoderniseerd. Het is absoluut nodig die uitdaging aan te gaan.

Minister, dit is een warme oproep. Ik weet dat u dat niet allemaal met een toverstokje van de ene dag op de andere dag kunt veranderen. Ik pleit ervoor hier

proactief en actief mee om te gaan. De lokale besturen moeten de slimme keuzes maken die ze moeten maken.

Ik heb hier toevallig iets vernomen dat ik niet wist, namelijk dat de gemeente Opwijk ook een dergelijke belasting heft. Van mij mag dat. Dat is geen probleem, want dat is de gemeentelijke autonomie. Ik bedoel daar niets persoonlijks mee. We moeten echter verhinderen dat het geen nieuwe inkomstenbron wordt. Als er een beleid achter zit, vind ik het prima. Als het louter een inkomstenbron is, moeten we dit vermijden. Het geld zal wel goed worden besteed, maar er moet een visie zijn. Ik hoop echt dat de Vlaamse overheid onze lokale besturen zal bijstaan, zal stimuleren en handvaten zal aanreiken om dit op een goede manier te doen.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Voorzitter, ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat we voor een gigantische uitdaging staan. Indien we de open ruimte echt willen behouden, zullen we inderdaad verdichtingsmogelijkheden moeten stimuleren.

Mevrouw Van Cauter, ik wil me bij uw tweede vraag aansluiten. Hebben we eigenlijk zicht op de verordeningen en de regels van lokale besturen die in tegenstrijd met onze doelstellingen zijn? Dat lijkt me zeer belangrijk.

Ik herinner me de discussie van een aantal weken geleden naar aanleiding van het uitbrengen van het rapport over de transitie van panden. Daarbij was de conclusie duidelijk dat alle mogelijke visies die tot nu toe zijn geformuleerd en die goed zijn, geen impact hebben op die transitie, op het ruimtelijk beleid. Het is vooral het vergunningenbeleid en dus het oude gewestplan dat bepaalt wat wel en niet kan, wat natuurlijk ook logisch is. Met puur een stimulerend beleid en het maximaal vrijwaren van de autonomie van de lokale besturen zullen we er volgens mij dan ook niet komen. Het is superbelangrijk dat we wel screenen wat de lokale besturen doen. Wanneer zij maatregelen nemen die in strijd zijn met het BRV en met de beleidskaders die worden geformuleerd, moeten we daartegen optreden.

Minister, mijn vraag is dan ook heel concreet: zult u daar initiatieven voor nemen? Het voorbeeld van Aalst is misschien niet zo gelukkig, maar er zijn andere voorbeelden van gemeenten die echt tegenstrijdige maatregelen nemen en die zelfs een handelsmerk maken van het feit dat men de open ruimte opsoupeert en het landelijk wonen maximaal mogelijk wil maken.

Het versnipperd wonen en de vergrijzing hebben ook een belangrijke sociale component. We zitten met een verouderde bewoning in landelijke woningen. Die mensen zijn vaak niet bereid hun woning te verlaten en naar de kernen te verhuizen. Dat gaat gepaard met een vorm van vereenzaming, en dat is een heel belangrijke problematiek die zowel ruimtelijk is als te maken heeft met Welzijn. Zult u met uw collega die bevoegd is voor welzijn, nadenken over initiatieven om die eenzaamheid die het platteland kent als gevolg van het verspreid en verouderd woonpatrimonium, tegen te gaan zodat de effectieve bouwshift kan worden doorgevoerd, ook met oudere mensen die honkvast maar ook vaak eenzaam zijn in die landelijke omgeving? Dat lijkt me een belangrijke maatregel om te kunnen evolueren naar een verdichting van de kernen.

Inez De Coninck (N-VA): Mijn gemeente is tweemaal vermeld; ik wil me dan ook graag aansluiten.

Wij hebben een retributiereglement ingevoerd op het afleveren van stedenbouwkundige stukken en inlichtingen, en dat gebeurt inderdaad met een oplopend tarief voor grote woonprojecten. Hoe meer woonentiteiten men dus realiseert, hoe meer

men zal betalen om dat dossier te laten behandelen met een maximum van 500 euro per entiteit. Het gaat niet enkel over appartementen maar ook over heel grote verkavelingen.

De filosofie daarachter is dat grote dossiers met veel woonentiteiten complex zijn voor onze diensten. Het gaat dus eigenlijk puur om een administratieve kost, maar ik denk ook niet dat dat bedrag afremmend zal werken om een woonentiteit meer of minder te realiseren.

Ik ken het geval Aalst ook. Daar is het eigenlijk wel een beleidsvisie of een beleidsdocument. Dat wordt hier een beetje kritisch bekeken, maar ik denk dat dit ten onrechte is. Baardegem bijvoorbeeld is een heel landelijk dorp, bijna een boerendorp, waar de stad Aalst geen appartementen meer wil omdat die niet passen in dat weefsel. Er zijn ook weinig voorzieningen en er is de problematiek van verenzaming. Er is misschien nog wel verdichting mogelijk in de vorm van rijwoningen, grondgebonden woningen en andere typologieën zoals beginwoningen.

Dit is zeker een interessant debat, maar we moeten ook bekijken waarom mensen gaan voor de klassieke typologie van een woning met wat groen en privacy. We moeten proberen ervoor te zorgen dat we mensen dat ook in de stad en in de kernen van de dorpen kunnen bieden. Het BRV vormt daartoe een goed uitgangspunt, maar het zal zaak zijn om dat ook te realiseren via de beleidskaders.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Ik heb die bezorgdheid ook en dus begrijp ik de bezorgdheid van heel wat collega's. Zijn de lokale besturen mee in het verhaal om zoveel mogelijk open ruimte te sparen? Hoe zit het met de verordeningen? Het is een terechte vraag. Ik hoop om het op te nemen in de BRV-beleidskaders om op die manier de lokale besturen de nodige kaders ter beschikking te stellen.

Het is misschien inderdaad een interessante oefening om aan de VVSG te vragen of de lokale verordeningen die er zijn, compatibel zijn met het opzet van de BRV-beleidskaders, dan wel of ze niet meer verenigbaar zijn met de nieuwe beleidskaders.

De sociale cohesie op het platteland komt ook aan bod in de Plattelandscommissie. Ik heb er wel aandacht voor, maar er is natuurlijk de vrije woonkeuze. Ik ga mensen niet wegjagen uit hun woning, ik denk dat dat ook niet de bedoeling is.

In centrum Leuven is een grote school verbouwd tot woongelegenheden, in samenwerking met de Bond Beter Leefmilieu. Ik heb dat bezocht. Er was een mevrouw die in Oud-Heverlee woonde en die haar huis had verkocht omdat ze in het project met heel wat jonge gezinnen wou stappen. Ze was wat eenzaam maar daar zou ze misschien af en toe kunnen babysitten, in het centrum wonen, vlakbij het station en de bushalte. Dat bedoel ik met het feit dat we heel wat mensen zullen moeten 'verleiden' door in te zetten op zulke goede projecten. Op die manier kunnen we ook een antwoord bieden op eenzaamheid bij sommige senioren op het platteland.

De voorzitter: Mevrouw Van Cauter heeft het woord.

Carina Van Cauter (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw aanvullend antwoord.

Het is inderdaad belangrijk om de nodige handvaten, ook beleidskaders, ter beschikking te stellen. Het zou een goede zaak zijn dat de verschillende instrumenten die overal in het land worden gehanteerd – verordeningen, de wettelijkheid ervan, de MER-plicht, gebiedsdekkend, welke materies –, in kaart worden gebracht zodat het voor de gebruiker duidelijk is, maar dat ook de doelstellingen van de

beleidsvisie – en hopelijk binnenkort het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen – niet contraproductief worden gehanteerd voor de richting die Vlaanderen uit wil gaan met de ruimte.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.