



Vlaams
Parlement

ingediend op **814** (2020-2021) – Nr. 1
21 mei 2021 (2020-2021)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Marino Keulen

over het Plan van aanpak Hakhoutbeheer
in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare
Werken (MOW)

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Lode Ceyskens, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting door minister Lydia Peeters	4
1.1. Wat, waarom en wanneer?	4
1.2. Plan van aanpak	5
2. Vragen en opmerkingen van de leden	7
2.1. Tussenkomst van Martine Fournier	7
2.2. Tussenkomst van Mieke Schauvliege	7
2.3. Tussenkomst van Marino Keulen	9
2.4. Tussenkomst van Bert Maertens	10
2.5. Tussenkomst van Wim Verheyden	11
2.6. Tussenkomst van Mercedes Van Volcem.....	11
3. Antwoorden.....	11
3.1. Minister Lydia Peeters	11
3.2. Chris Danckaerts	13
3.3. Jo Laps	14
4. Bijkomende vragen en opmerkingen.....	14
5. Antwoorden van minister Lydia Peeters en Chris Danckaerts	16
Gebruikte afkortingen	18

Bijlage: zie [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 1 april 2021 het Plan van aanpak Hakhoutbeheer (beleidsdomein MOW) met minister Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Chris Danckaerts, gedelegeerd bestuurder van de Vlaamse Waterweg, en Jo Laps, vertegenwoordiger van AWV.

De minister maakte gebruik van een presentatie die, samen met het plan en de bijlage, terug te vinden zijn op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

(Deze commissievergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

1. Toelichting door minister Lydia Peeters

1.1. Wat, waarom en wanneer?

Minister *Lydia Peeters* geeft toelichting bij het principe van het hakhoutbeheer en het plan van aanpak, zoals gevraagd tijdens de commissievergadering van 21 januari 2021 (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2020-21, nr. 1251 en 1329).

Hakhoutbeheer is een eeuwenoude en alternatieve vorm van beheren van bomen en struiken. De bomen worden daarbij afgezaagd op een tiental centimeter boven de grond. In de volgende seizoenen schieten ze opnieuw uit. AWV doet aan hakhoutbeheer langs de gewestwegen omwille van de verkeersveiligheid: het zorgt voor minder overhangende takken van oude bomen, meer zichtbaarheid voor alle weggebruikers en minder risico op omgewaaide bomen bij felle wind.

Hakhoutbeheer is ook belangrijk in het kader van de waterveiligheid. De dijken langs de waterwegen zijn op de eerste plaats kunstwerken die het achterliggende land beschermen tegen overstromingen. Er zijn primaire waterkeringen die het land beschermen tegen overstromingsgevaar uit de Noordzee, het Schelde-estuarium en de grote rivieren. Daarnaast zijn er ook kleinere waterkeringen die beschermen tegen overstromingen van kleinere rivieren en kanalen.

De primaire veiligheidsfunctie van deze dijken mag niet in het gedrang komen. In tegenstelling tot harde waterkeringen, zoals keermuren, heeft een dijk meestal een groen karakter. De grasmat is een essentieel onderdeel van de dijk, die bijdraagt aan de erosiebestendigheid. Hakhoutbeheer zorgt voor meer waterveiligheid. Bomen op de waterkering kunnen aanleiding geven tot verschillende problemen en tot het in gang zetten van faalmechanismen. Onderbreking in de bekleding kan erosie tot gevolg hebben. Het verhindert soms de inspectie. Het trekt tal van dierlijke activiteiten aan, met vergravingen tot gevolg. Het zorgt voor instabiliteit door het uitspoelen van grond via de wortels. Het kan zorgen voor instabiliteit door ontgrondingskuilen door windworp van bomen op of nabij de dijk.

Daarom geldt als algemeen beheerprincipe dat er geen bomen of houtachtige gewassen op de waterkering worden geplant. Dit principe is onderbouwd door de afdeling Geotechniek en het Waterbouwkundig Laboratorium, alsook door diverse Nederlandse studies en handleidingen die dit voorschrijven.

Mits de nodige controle kan daar in beperkte mate van worden afgeweken. Indien er reeds bomen aanwezig zijn, dan kunnen ze langs de rivierzijde van de dijk wel blijven staan op voorwaarde dat ze in hakhoutbeheer worden gebracht zodat het risico op windworp beperkt is. De veiligheid blijft alleszins het allerbelangrijkste criterium. Langs de landzijde van de dijk zijn bomen wel mogelijk, zolang ze niet in de zone staan waar ontgrondingskuilen voor instabiliteit kunnen zorgen. Dit moet altijd van geval tot geval worden bekeken. Voor de Sigmadijken bijvoorbeeld

is een plan uitgewerkt. Daar wordt doorgaans een zone van 10 meter aangehouden.

Hoe wordt gezorgd voor een verdere beheerplanning? De integratie in de beheerplanning is uiteraard van belang. Daarbij wordt steeds het principe van spreiding en fasering in ruimte en tijd toegepast. Het betreft een cyclisch beheer. De lengte van de cyclus wordt mede bepaald door de groeisnelheid van de bomen zodat het risico op windworp beperkt blijft.

De gehanteerde termijnen komen uit de code van goede natuurpraktijk voor waterlopen. Meestal gaat het om een cyclus van vier jaar voor de wilg en van acht jaar voor andere bomen. Via de groenbeheerplannen worden hier regelmatig uitzonderingen op gevraagd. De Vlaamse Waterweg werkt hiervoor samen met gespecialiseerde aannemers. Zo wordt een professionele en correcte aanpak gegarandeerd.

Het vastgelegde hakhoutseizoen loopt van 1 november tot 15 maart het volgende jaar. Dan staan de bomen niet in het blad, verloopt de sapstroom langzamer en zijn de bomen dus minder kwetsbaar. Belangrijk is ook dat op dat moment de vogels niet broeden. Ook hier werken de agentschappen AWV en De Vlaamse Waterweg telkens samen met gespecialiseerde aannemers, wat een professionele en correcte aanpak waarborgt.

Dominante uitheemse soorten, bijvoorbeeld de Amerikaanse vogelkers, worden in het de mate van het mogelijke definitief verwijderd.

Het snoeien lijkt op het eerste gezicht drastisch, maar na enkele maanden komen alweer nieuwe scheuten uit de stronken tevoorschijn. Na acht maanden zijn al veel nieuwe scheuten zichtbaar. Na twee jaar zorgt de gesloten beplanting opnieuw voor een volwaardige groene buffer tussen de waterweg of de weg en de aanliggende omgeving. Na negen tot vijftien jaar begint de hakhoutcyclus opnieuw.

1.2. Plan van aanpak

Naar aanleiding van de vragen om uitleg van Mieke Schauvliege en Brecht Warnez in de vergadering van 21 januari 2021, heeft minister Lydia Peeters aan De Vlaamse Waterweg en AWV gevraagd om een plan van aanpak te maken. Zeker inzake communicatie kan een en ander beter. Grootschalige hakhoutwerken brengen altijd veel commotie met zich mee in de publieke opinie. Daarom pleit de minister voor een oordeelkundiger beheer, een eerder kleinschaligere aanpak, voor een goede communicatie en informatiedoorstroming en desgevallend participatie zodat er meer begrip kan komen voor hakhoutbeheer. Men moet zeker communiceren dat AWV jaarlijks hakhoutbeheer uitvoert in het kader van de veiligheid. Het uitgewerkte plan van aanpak berust op vier pijlers: communicatie, duidelijke richtlijnen, een digitaal hakhoutbeheer en een charter met de stakeholders om het draagvlak te vergroten.

1.2.1. *Communicatie*

AWV beschikt reeds enkele jaren over een uitgebreide communicatiestrategie aangaande hakhoutbeheer, die tweeledig is opgevat. Voorafgaand aan het hakhoutbeheer worden jaarlijks de geplande werken op de webpagina van AWV meegedeeld. Daarnaast wordt een nationale campagne gevoerd, bestaande uit een nationaal persbericht, een brochure, een mediacampagne via sociale media en een interne mailing via AWV. Op lokaal niveau worden per hakhoutlocatie de nodige communicatiemiddelen voorzien: lokale persberichten, bewonersbrieven voor aangelanden en een brief ter attentie van de lokale besturen zelf. Zo wordt iedereen duidelijk op de hoogte gesteld van de geplande werkzaamheden. Het loopt niet

altijd perfect maar telkens wordt alles op alles gezet om deze communicatiestrategie zo correct mogelijk uit te rollen en te voorkomen dat er misverstanden of slechte communicatie ontstaan.

De Vlaamse Waterweg heeft naar analogie met de aanpak van AWW intussen ook een webpagina rond hakhoutbeheer ontwikkeld en online geplaatst en zal vanaf nu werk maken van een bewonersbrief. De communicatiestrategie uitgewerkt door AWW zal in de toekomst in alle andere beleidsdomeinen op uniforme wijze worden gevoerd.

1.2.2. Richtlijnen

De tweede pijler zijn de richtlijnen. De algemene stelregel is dat de algemene veiligheid langs waterwegen en wegen te allen tijde moet primeren en door niets of niemand in het gedrang kan worden gebracht. Belangrijk hierbij is dat de spelregels zowel voor de lokale overheden als de natuurverenigingen en omwonenden duidelijk en ondubbelzinnig moeten zijn. Daarom werden in samenspraak met het INBO, ANB en het beleidsdomein MOW de nodige afspraken gemaakt en richtlijnen opgesteld, per type infrastructuur, zodat het hakhoutbeheer in de toekomst uniformer en kleinschaliger zal zijn en rekening zal houden met het type infrastructuur en de praktische uitvoerbaarheid. De timing om dit alles definitief uitgerold te hebben is juni 2021.

1.2.3. Digitaal hakhoutbeheer

Wat betreft de derde pijler, de digitalisering, loopt er zowel binnen AWW als De Vlaamse Waterweg een traject om het groenbeheer, namelijk het kappen, maaien en begrazen, digitaal te organiseren en op te volgen. Het doel van het digitaliseren van de houtige vegetatie is een correct zicht te hebben op het hakhoutbeheer binnen het patrimonium, te zorgen voor een optimale beheerplanning inzake uitvoering en opvolging en een snellere en correctere communicatie door alle agentschappen. Een graduele intekening van het hakhoutbeheer wil men uiterlijk in september 2021 gerealiseerd zien.

1.2.4. Charter met de stakeholders

De vierde pijler is een charter met de stakeholders. Men wil een charter dat de gezamenlijke doelstellingen voor hakhoutbeheer vastlegt van AWW, de VVOG, ANB, de natuurverenigingen en het INBO. Er is een informeel overleg geweest. De Vlaamse Waterweg heeft reeds meer dan tien jaar een samenwerkingsovereenkomst met de milieuverenigingen, waaronder BBL, Natuurpunt, vzw Durme en Orchis, waarop het houthakbeheer van De Vlaamse Waterweg telkens opnieuw ter sprake gebracht kan worden. Er is nog geen structureel overleg met de VVSG. Mocht dat nodig zijn, dan kan dat, maar de minister denkt dat men beter rechtstreeks naar de betrokken lokale besturen zelf kijkt.

Het is de bedoeling om met al deze betrokken partijen te komen tot een charter waarin de gezamenlijke doelstellingen rond het hakhoutbeheer worden opgenomen. Om de administratieve werklast voor de betrokken gewestelijke en lokale overheden tot een minimum te herleiden, pleit de minister ervoor om de vergunningslast inzake hakhoutbeheer te beperken en zeker geen uitbreiding ervan te voorzien. De veiligheid primeert, maar men kiest voor de kleinschaligere projecten en goede communicatie.

In de loop van de komende maanden zal het Departement MOW in overleg met de andere betrokken partners het charter verder uitwerken. Het is de bedoeling om het tegen september 2021 af te ronden zodat men het zeker kan aanwenden voor het volgende hakhoutseizoen.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1. Tussenkost van Martine Fournier

Martine Fournier zegt dat Brecht Warnez in de commissievergadering van 21 januari vooral het gebrek aan communicatie over het houthakbeheer aankaartte. Nochtans is communicatie vaak zeer belangrijk, ook in dezen. Als men goed informeert, kan men meestal de bekommernissen al wegnemen vooraleer ze worden geuit. Daarom is het goed dat er een uniform plan van aanpak is over de verschillende beleidsdomeinen heen. Het gaat over bomen van de Vlaamse overheid. De burger heeft er geen boodschap aan welk agentschap die in eigendom heeft. Zij feliciteert de minister voor deze totaalaanpak.

Het houthakbeheer ligt zeer gevoelig, vooral in de perceptie van de omwonenden. Op korte termijn lijkt het alsof het houthakbeheer een aanslag is op de ecologie, maar op lange termijn is het eigenlijk kansen geven aan nieuwe biodiversiteit. Dat weet men niet altijd. Daarom is communicatie zo belangrijk.

Er is ook het gevoelsmatige aspect in verband met het geluid. De perceptie leeft dat bomenrijen een deel van het geluid van de snelwegen dempen. Wanneer die bomenrijen dan worden gehakt, wordt snel de vraag gesteld aan AWV naar geluidsschermen. Hoe gaat de minister daarmee om in de toekomst? Zal zij daar bepaalde richtlijnen voor uittekenen?

Bomen vangen ook veel fijn stof op. Het kappen of rooien van bomen is dus een heel gevoelig punt, vooral in het kader van de huidige klimaatdiscussies. Ook hier is het belangrijk dat correct wordt geïnformeerd. Anderzijds veroorzaken hogere en oudere bomen risico's voor de verkeersveiligheid. Er moet zeker op tijd worden ingegrepen vooraleer ze kunnen omwaaien. Ook hier primeert veiligheid.

Martine Fournier verwijst naar haar schriftelijke vragen over de opbrengsten van boomkappingen en de toewijzingen van opdrachten dienaangaande (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2020-21, nr. 580 aan minister Zuhal Demir en nr. 689 aan minister Lydia Peeters). In het antwoord viel haar op dat alleen bij opdrachten van AWV de overheid geen opbrengsten heeft van het kappen van bomen en houtkanten. Onrechtstreeks kan de aannemer de opbrengst wel verrekenen in zijn offerte, maar rechtstreeks zijn er geen opbrengsten. Bij De Vlaamse Waterweg zijn er wel inkomsten. De voorbije vijf jaar was de opbrengst van de verkoop van bomen iets meer dan een half miljoen euro. Bij ANB wordt er jaarlijks tussen de 2 en 4 miljoen euro inkomsten gegenereerd uit de verkoop van bossen en bomen. De regels voor de verkoop zijn duidelijk en staan in het besluit van de Vlaamse Regering van 17 mei 2019 houdende de werkwijze en de voorwaarden inzake de verkoop en exploitatie van hout en andere bosproducten uit openbare bossen. Waarom heeft AWV geen inkomsten uit de verkoop van bomen? Worden de regels van het besluit toegepast door AWV? Welke aanpassingen voorziet de minister? Is er een overleg tussen de verschillende diensten?

2.2. Tussenkost van Mieke Schauvliege

Mieke Schauvliege vindt het goed dat de aanpak van hakhout op tafel wordt gelegd en dat de minister aandacht besteedt aan de vier genoemde pijlers. Dat is echter maar een deel van het verhaal. De grootste discussie gaat over de vraag: wanneer past men hakhout toe? Alles wat de minister heeft verteld, gebeurt wanneer die keuze reeds is gemaakt.

In het regeerakkoord staat duidelijk dat men wil werken aan een groen-blauw netwerk. De waterwegen maar ook de gewestwegen zijn belangrijke elementen in het realiseren van die groen-blauwe infrastructuur. Hoe ziet de minister de rol van de

waterlopen en de gewestwegen in dit verhaal? Erkent zij die rol en wordt er voldoende aandacht aan besteed? Wanneer men hakhoutbeheer overal zou toepassen, dan doet men eigenlijk het omgekeerde van wat men zou moeten doen. De keuze voor die beheersvorm is zeer belangrijk om dat groen-blauwe netwerk te kunnen realiseren. Erkent de minister de ecologische rol van de waterlopen en ook het groen langs de wegen? Hoe past dat in dit verhaal?

De afweging wanneer men hakhoutbeheer toepast en wanneer niet, is superbelangrijk volgens Mieke Schauvliege. Niemand betwist dat veiligheid een belangrijk aspect is en vooropstaat, maar dat argument wordt wel zeer rigoureuus toegepast. Zelf komt zij uit een regio waar gigantische kappingen zijn gebeurd en daar speelt dat veiligheidsaspect totaal niet. Toch wordt daar gekozen voor hakhoutbeheer. Aan die afweging moet heel veel aandacht worden besteed. Hoe ziet de minister dat? Wanneer kiest men voor hakhout en wanneer niet? Zal dat gebeuren door beheerplannen of zijn er andere manieren om die afwegingen te maken? Men moet echt af van een complete standaardisering waarbij overal hakhout wordt toegepast. Dat brengt een verschraving van het landschap en van de biodiversiteit met zich mee.

De biodiversiteitswaarde van de houtkanten is niet te onderschatten. Het zijn schuilplaatsen en nestgelegenheden voor heel wat soorten planten en dieren, plekken waar zij zich kunnen voortplanten. Het zijn ook verbindingen in het landschap. Dat is essentieel om de ecologische doelen en de biodiversiteitsdoelen die Vlaanderen vooropstelt, te halen. De strategie van de minister verwijst daar maar weinig naar. Bovendien spelen de bomenrijen een rol in het afvangen van fijn stof, is er ook de psychologische rol om geluidsoverlast aan te pakken en de CO₂-opslag. Afhankelijk van de plek waar een boom staat, kan een boom 3000 tot 10.000 autokilometers compenseren aan CO₂- en stikstofuitstoot. Hoe ziet de minister die rol? Moeten beheerplannen voor de waterwegen en de gewestwegen niet uitgaan van klimaat- en koolstofneutraliteit, met andere woorden dat de kap maximum mag zijn wat er aan biomassa bijkomt zodat dat in balans is? Dat lijkt haar een belangrijk principe dat men moet nastreven.

Mieke Schauvliege brengt de kostenefficiëntie aan. Ze is zelf bosbouwer geweest en heeft altijd geleerd en ervaren dat hakhoutbeheer een hele dure vorm van onderhoud is. Het heeft een ecologische waarde op kleine schaal, maar op grote schaal leidt dat tot kaalslagen en heeft dat een omgekeerd effect. Het is goedkoper om bomen oud te laten worden en nadien de opbrengst daarvan te verkopen. Dat De Vlaamse Waterweg wel nog inkomsten heeft, komt omdat men grotere bestanden te koop kan aanbieden. Het cyclische beheer heeft een continue kostprijs. Is daar in de afweging van de minister rekening mee gehouden? Wordt ernaar gekeken hoeveel dat kost, wat daar de economische meerwaarde of minwaarde van is, ook op het vlak van onderhoud? Hetzelfde geldt voor grote bomen langs wegen. Die laten uitgroeien, is veel goedkoper in onderhoud dan kleine bomen of bomen die in een vorm zijn gesnoeid, wat een zeer dure beheersvorm is.

Wat gebeurt er met dat hout? Wordt dat verkocht? Worden er duurzame criteria opgelegd zodat men tijdens het oogsten en bij de verkoop duidelijk voor de duurzaamheid kiest?

Langs de wegen laat men het veiligheidsaspect zeer zwaar doorwegen. Dat begrijpt Mieke Schauvliege voor 100 procent. Maar dat men diezelfde lijn doortrekt bij De Vlaamse Waterweg, begrijpt zij veel minder. Men moet uiteraard gaan voor veiligheid, maar zij zou verwachten dat De Vlaamse Waterweg veel meer mogelijkheden heeft om grote bomen te laten staan. Wordt er bij het veiligheidsaspect een onderscheid gemaakt tussen wegen en waterwegen? En op welke basis?

De spreker vindt het goed dat er in het plan van aanpak veel aandacht wordt besteed aan communicatie. Dat is een hele stap vooruit, zeker het ter beschikking stellen van informatie op de website. Maar draagvlak komt er niet alleen door goed te communiceren. Iets dat mensen niet zien zitten zal nog altijd weerstand oproepen, ondanks goede communicatie. Over het traject daarvoor, namelijk samen nadenken over hoe men de houtkanten gaat beheren, leest zij heel weinig in de strategie van de minister, hoewel dat net heel belangrijk is. Men moet de mensen betrekken bij de opmaak van de beheerplannen en beheerlijnen voor bepaalde zones. Zo is het geen verhaal van een aantal experts die iets uitrollen, waarna daarover fantastisch wordt gecommuniceerd. Zij vraagt aan de minister om aandacht te besteden aan het eerste traject, namelijk de burgers, de natuurorganisaties en desnoods de heemkundige kringen wanneer dat in een landschappelijk geheel zit, betrekken bij de keuzes die men maakt.

Mieke Schauvliege gaat in op de case van Beernem, de aanleiding voor de hele discussie. Daar is een gigantische kap gebeurd in een zeer grote zone. Nu ligt het voorstel op tafel om kleinere zones af te bakken. Er is aangekondigd dat er een beheerplan wordt opgemaakt, wat zeer goed is. Maar er is ook een vergunning tot vegetatie aangevraagd, waarin rigoureuus wordt gekozen om heel grote zones om te zetten in hakhoutbeheer. Dat zou men gefaseerd aanpakken. Daardoor zullen heel grote oppervlaktes worden gekapt. Het actiecomité zal een procedure opstarten om die vergunning aan te vechten. Zij begrijpt de strategie niet: aankondigen dat er een beheerplan wordt opgesteld en tegelijkertijd een voorafname op dat beheerplan doen en een zeer verregaande vergunning aanvragen en een drastische kap organiseren. Zij denkt dat de minister daarmee het draagvlak helemaal ondermijnt. Ze roept op om eerst dat beheerplan op te stellen, dat samen te doen en dan pas over te gaan tot de uitvoering van dat beheerplan en geen voorafnames te doen. Dat zal leiden tot een gigantisch probleem en niet tot veel begrip voor de strategie van de minister. Ze ondermijnt daarmee eigenlijk de aanpak die ze hier naar voren probeert te schuiven. Dat zou heel jammer zijn.

Mieke Schauvliege breekt een lans voor maatwerk. Als men de ecologische rol van waterwegen als groene corridors in het landschap wil laten vervullen, moet er een aanpak op maat zijn van de kwaliteiten die zich daar bevinden. Dat is per definitie niet rigoureuus overall hakhout toepassen. Men moet naar een patchwork van verschillende mogelijkheden gaan in de schoot van de opmaak van een beheerplan of van een andere strategie. Daar heeft men meer gespecialiseerd personeel voor nodig. Is dat personeel bij de administraties aanwezig? Hoe denkt de minister daarmee om te gaan?

Volgens Mieke Schauvliege lijkt het charter er een te zijn tussen de grote koepels en de grote organisaties. Dat is goed om een beheerstrategie vast te leggen in grote lijnen. Maar het lijkt haar zeer essentieel dat men lokaal naar samenwerkingsverbanden gaat, niet alleen om af te spreken wat er moet gebeuren maar ook om het beheer uit te voeren. Als men bijvoorbeeld wil dat er op bepaalde plaatsen geen hoogstaand hout komt, maar dat het begraasbaar is, kan men actief samenwerken met landbouwers. Dat zou het draagvlak en de betrokkenheid verhogen. Daarom zou zij graag fijnmazige afspraken zien, op maat, met de verschillende spelers in de steden en gemeenten. Het lijkt haar belangrijk om dat ook in de strategie verder uit te rollen.

2.3. Tussenkamst van Marino Keulen

Marino Keulen wijst erop hoe gevoelig bomen liggen in een lokale samenleving. Bomen zijn soms populairder dan mensen. Vanaf het ogenblik dat kapprogramma's worden uitgevoerd, ontploffen de sociale media. Dat toont aan welke waarde mensen daar kwalitatief en emotioneel aan hechten. De communicatie moet volgens hem nog meer en beter kunnen. Er is inderdaad het veiligheidsaspect dat prioritair

is. Daarnaast is er ook de ecologische waarde en de zichtwaarde, die soms mee de aantrekkelijkheid van een buurt of omgeving uitmaakt. Men moet dus ook de ecologische functie van het kappen heel goed uitleggen en duiden. Een belangrijk punt is in dit kader het broedseizoen waarmee men rekening moet houden.

Het gaat echter altijd over kritiek in de marge. Zowel bij De Vlaamse Waterweg als AWV is men daar heel consciëntieus mee bezig. Houtkap gebeurt in de periferie van hun corebusiness, namelijk waterwegen en wegen exploiteren. Vandaag is dat een maatschappelijke waarde op zichzelf geworden. Daar wordt heel zwaar in geïnvesteerd. Hij dringt aan op communicatie met de lokale besturen en daar ook de burgers bij te betrekken.

2.4. Tussenkomen van Bert Maertens

Bert Maertens ziet vooral een bereidheid om het beter te doen. Houtkap is een steeds belangrijker maatschappelijk thema geworden. Het is niet de corebusiness van de diensten die bezig zijn met het beheer van de waterwegen en de wegen, maar het beroert heel veel harten. Het is dus belangrijk om ten eerste een goed en doordacht beleid te voeren en ten tweede daarover zeer goed te communiceren met alle stakeholders. Daar mangelde het wat aan, zeker in de casus van Beernem.

Hij heeft een aantal interessante dingen gehoord in de toelichting van de minister. Hij vindt het charter zeker oké. Hij vindt het belangrijk daar de gemeenten zelf bij te betrekken, of dat nu in eerste instantie via de VVSG is als het gaat over een Vlaams charter, dan wel in een tweede fase zeer lokaal. Hij vindt de kleinschalige aanpak waar de minister voor pleit een belangrijk element. Wat betreft het digitaal hakhoutbeheer meent hij dat men met een goede planning over enkele jaren al veel verder zal staan en dat situaties zoals in Beernem zich niet meer zullen voordoen.

Dat het beheer cyclisch moet zijn, vindt hij zeer goed. Hij vraagt zich alleen af in hoeverre zich dat verhoudt tot de noodzaak om de achterstand van het hakhoutbeheer, versneld weg te werken. Dat cyclisch beheer zal daarom de eerstvolgende jaren misschien wat anders moeten worden geïnterpreteerd. Het is belangrijk om dit mee te nemen in de communicatie.

De minister wil niet alleen de noodzakelijke betere communicatie maar ook participatie. Bert Maertens denkt dat de minister in de eerste plaats de participatie van de lokale besturen wil en in de tweede plaats ook van burgers en organisaties. Het is zeer goed dat men nationaal wil communiceren, maar volgens hem zal het verschil vooral lokaal worden gemaakt, in de zones waar er wordt gekapt.

De spreker wijst op een gevoelig punt. Het is belangrijk dat er eerst brieven naar de lokale besturen komen en het overleg met de lokale besturen eerst gebeurt en dat er daarna een bewonersbrief komt. Dat klinkt misschien evident maar in de praktijk gebeurt dat niet altijd en dan komt een lokaal bestuur wel eens voor hete vuren te staan en voor kwade burgers. Het bestuur kan dan geen antwoorden geven omdat het zelf niet geïnformeerd is door de Vlaamse overheid.

Bert Maertens verwijst naar minister Zuhail Demir, die een aanpassing voorstelt van de code van goede natuurpraktijk voor waterlopen, zodat voor dergelijke werken in de toekomst altijd een vergunning nodig is. Dat heeft het voordeel dat de lokale besturen meteen rechtstreeks betrokken zijn en er sowieso een informeel overleg komt, maar het nadeel van wat meer planlast. Wat is de mening van minister Lydia Peeters en van De Vlaamse Waterweg daarover?

2.5. Tussenkost van Wim Verheyden

Wim Verheyden vindt het voor zijn gemeente Bornem belangrijk dat er een goed houtkapbeheer wordt opgesteld. Daar liggen immers meer dan twintig kilometer dijken langs de Rupel, de Schelde en het Zeekanaal. Men is ook bezig met de ontwikkeling van een groot overstromingsgebied.

Er is inderdaad het economische en het ecologische aspect, maar het veiligheidsaspect primeert in de gemeenten. Vergunningen kunnen misschien wel leiden tot vertragingen en dergelijke meer, en kunnen worden aangewend door belangengroepen allerhande om de zaken tegen te houden. De minister zal inzetten op communicatie, wat heel belangrijk is. Is er in bepaalde gevallen, wanneer mensen zich hardnekkig verzetten, in een soort spoedprocedure voorzien om toch de houtkap uit te voeren, gezien de beperkte periode waarin het hakhoutbeleid kan worden uitgevoerd?

Het achterstallige beheer moet zo snel mogelijk worden weggewerkt. Is er hiervoor een plan uitgewerkt? Heeft de minister een prioriteitenlijst met bepaalde locaties die versneld moeten worden aangepakt of waar eventueel bijkomend onderhoud nodig is?

2.6. Tussenkost van Mercedes Van Volcem

Mercedes Van Volcem meent dat er het rationele debat is en het emotionele debat. Een particulier in de stad heeft soms heel veel moeite om een boom weg te krijgen, ook al staat hij dicht bij een terras of geeft heel veel overlast. Hij krijgt geen kapvergunning voor die ene boom en begrijpt dat niet. Men ziet dat heel veel steden inzetten op het vergroenen en de klimaatadaptatie en dat er veel subsidies voor bestaan. Men ziet dat Vlaamse ministers bomen promoten, subsidies geven voor aankoop van groen en voor het planten van bomen. Ook lokaal zijn er dergelijke initiatieven waar men overheidsmiddelen aan besteedt.

Maar plots komt er zonder aankondiging een kaalslag op essentiële plaatsen, op jaagpaden waar mensen graag fietsen of aan op- en afritten van autostrades en langs gewestwegen. Dat creëert een bepaalde perceptie. De lokale mandataris kan dat niet rationeel uitleggen. Het ondermijnt het draagvlak voor het meer planten van bomen en meer aan ontharding doen. Bij onaangekondigde grootschalige kappingen wordt het draagvlak voor meer groen en een leefbaardere omgeving onderuitgehaald.

Zij pleit ervoor om niet met dergelijke rasse schreden in het kapbeheer vooruit te gaan. Hetzelfde geldt voor het kappen van bomen in het heidebeheer. Er is een enorm groot protest wanneer men plots 4000 bomen kapt. Mensen begrijpen dat niet. Zij vraagt een bijsturing van het beleid. Ze weet dat dit niet rationeel correct is, maar het is nodig als men het beleid van vergroening en verblauwing verder wil doorzetten.

3. Antwoorden

3.1. Minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* verwijst in haar antwoord naar het bosbeheer en de bosexploitatie in haar eigen regio. Telkens wanneer er in de bosgebieden bomen werden geroid, was er altijd enorm veel kritiek van de bevolking. Het rooien gebeurde echter om ecologische en biodiversiteitsredenen. Men wilde daar heide, venen en dergelijke laten ontwikkelen. Hier gaat het echter over hakhoutbeheer. Mieke Schauvliege was zeer emotioneel in haar betoog. Ze wees erop dat men daar kostenefficiënt mee moet omgaan en men deze bomen veel beter oud kan laten

worden om er dan inkomsten uit te halen in plaats van aan hakhoutbeheer te doen, wat heel duur is. Volgens de minister wordt echter alle prioriteit gegeven aan veiligheid. Men wil niet dat bomen die te oud zijn geworden of die men oud wil laten worden zodat ze meer geld kunnen opbrengen, bij de eerste windstoot omvallen of zorgen voor breuken of scheuren in de dijken. Wanneer er hakhoutbeheer wordt toegepast langs gewestwegen of waterwegen, maakt dit steeds emotionele reacties los bij mensen. Het lijkt alsof er een kaalkap wordt gedaan en men begrijpt niet dat het effectief beheer is onder supervisie van het INBO en in het kader van de groenbeheerplannen die telkens voorafgaandelijk zijn opgemaakt. Wanneer men na enkele maanden ziet dat die bomen en struiken weer uitwassen, zijn de emotionele reacties weer weg. Het gaat over hakhoutbeheer in het belang van de veiligheid. Men wil dat de dijken bescherming bieden tegen wateroverlast. Daarom moeten ze intact blijven en mogen ze geen scheuren krijgen door wortels. Ook moet er worden geïnspecteerd op de aanwezigheid van bevers, waterratten en dergelijke meer, die bijvoorbeeld in haar regio aanwezig zijn. Men wil alle prioriteit geven aan het aspect van de veiligheid.

De Vlaamse overheid wil de werken kleinschaliger uitvoeren, in overleg met de lokale besturen, en daar veel gericht over communiceren. Wie kennis van zaken heeft, zal heel anders reageren en zal er op een minder emotionele manier mee omgaan dan wanneer dit gebeurt zonder enige vorm van communicatie.

Vervolgens gaat minister Lydia Peeters in op de groen-blauwe netwerken die zijn opgenomen in het regeerakkoord. Waar mogelijk, wil men een netwerk van buurtwegen, fietspaden, lokale wegen, gewestwegen, spoorwegen en waterlopen ecologisch opgewaarderd zien door een aangepaste inrichting en een beheer van bermen, taluds en oeverzones. Ze benadrukt dat die inrichting aangepast moet zijn. Voor dijken zijn bomenrijen aan landzijde geen probleem, maar aan waterzijde kan dat problematisch zijn en ziet men ze liever niet. Wanneer ze er staan, worden ze getolereerd maar grondig gecontroleerd zodat ze geen onveilige situatie met zich meebrengen. Zij koestert zeker de groen-blauwe dooradering, die is opgenomen in het BRV en wil daarop blijven inzetten, met absolute prioriteit voor de verkeers- en waterveiligheid.

Op de opmerking van Mieke Schauvliege dat ze de veiligheid bij wegen wel ziet, maar veel minder bij waterwegen, repliceert de minister dat het ook bij de waterwegen wel degelijk noodzakelijk is de veiligheid te garanderen.

Op de vraag van Martine Fournier antwoordt minister Lydia Peeters dat bij AWV de opbrengst van de houtkap wordt verrekend in de offerte. Het financiële eindresultaat, met name de kosten voor de uitvoering van het hakhoutbeheer en de baten van de houtopbrengst, is een netto uitgave van om en bij de 2 miljoen euro per jaar. De netto beheerkosten zijn het gevolg van verkeersveiligheidsmaatregelen die nodig zijn voor werken langs de wegen. De hogere uurlonen en de lagere commerciële waarde van het hout zijn ook aspecten die meespelen en waarom er geen gebruik wordt gemaakt van het besluit waar Martine Fournier aan refereerde. In het kader van bosexploitatie kan de verkoop van hout middelen opbrengen, soms tot hoge bedragen. Hier gaat het echter over langgerekte stukken langs de gewestwegen. Omwille van de verkeersveiligheid moet men dat houthakbeheer op relatief korte termijn uitvoeren. Dat is een heel ander verhaal dan bosexploitatiewerken.

Op de vraag van Martine Fournier naar aanpassingen, verwijst minister Lydia Peeters naar het feit dat AWV weinig gebruikmaakt van het besluit om dat dat weinig meerwaarde heeft. Waar het kan toegepast worden, kan het gehanteerd worden. Het besluit is veel meer van toepassing bij bosexploitatie en bosbeheerwerken.

Over de vraag naar meer maatwerk, verwijst de minister naar haar uiteenzetting waarin ze het had over een aantal locatiespecifieke maatregelen. In samenspraak met het INBO en de verschillende instanties gaat men sowieso kijken in welke mate er op welbepaalde plaatsen een locatiespecifieke aanpak moet plaatsvinden. Dat gebeurt onder andere in het kader van de Sigmaplannen. Waar men bomen kan tolereren, doet men dat ook. Er wordt dus wel degelijk werk gemaakt van maatwerk.

Wat betreft het plaatsen van geluidsschermen en het opvangen van fijnstof, moet er een duidelijke afweging worden gemaakt. Als het de veiligheid niet in het gedrang brengt, is de opvang van fijnstof zeer goed. Langs de waterwegen staan er nog heel wat bomenrijen. Dat wordt getolereerd, maar er is wel een goed beheer aan gekoppeld.

Minister Lydia Peeters is vanwege de veiligheidsaspecten zeker geen vragende partij om het vergunningentraject dat voorligt te verstrengen. Hakhoutbeheer doet men in een welbepaalde periode en men zal dat nu nog kleinschaliger gaan doen. De minister wil wat dat betreft zeker met het Departement Omgeving en met haar eigen administraties samenzitten om te kijken welke maatregelen men specifiek voor ogen heeft, maar benadrukt dat zij geen vragende partij is om de vergunningproblematiek nog te bemoeilijken.

3.2. Chris Danckaerts

Chris Danckaerts hoort heel wat appreciatie voor wat voorligt. Het was de bedoeling om een doorbraak te creëren en om de commotie die er op vele plaatsen is, op een kordate manier aan te pakken. Niet alleen zal het hakhoutbeheer kleinschalig gebeuren, maar men wil ook op lokaal vlak een kleinschalige aanpak realiseren, de dialoog aangaan en de communicatie met de bewoners verzorgen. Hij gaat akkoord met Bert Maertens wanneer die zegt dat men op de eerste plaats de besturen moet informeren wanneer men aan de slag gaat.

Chris Danckaerts wijst erop dat men hakhoutbeheer en bomen hakken niet voor zijn plezier doet. Men doet dat omdat er op bepaalde momenten bepaalde infrastructuurwerken nodig zijn en omdat veiligheid voor alles gaat. Hakhoutbeheer is ook geen boomkap, het is een manier om op een doordachte wijze bomen en heesters te beheren en vooral te beheersen, om te voorkomen dat er falings van dijken optreedt. Het verleden heeft aangetoond dat bomen kunnen omvallen en dat ze beter niet zo groot waren geworden, met alle gevolgen van dien. Veiligheid is geen paraplu om aan hakhoutbeheer te doen. Hakhoutbeheer is een middel om de veiligheid te garanderen.

Chris Danckaerts merkt op dat De Vlaamse Waterweg al behoorlijk wat invulling geeft aan de ambitie voor het groen-blauwe netwerk. Men realiseert projecten rond het Sigmaplan, waar de samenwerking met ANB en het INBO garant staat voor projecten die de doelstellingen dienen, namelijk het overstromingsrisico inperken, en tegelijk invulling geven aan andere doelstellingen, namelijk natuurbeleving en waterbeleving. Wie in de polders van Kruibeke gaat rondwandelen, zal beseffen dat binnen een overstromingsgebied wel degelijk heel veel meerwaarde wordt gecreëerd.

De Vlaamse Waterweg heeft onlangs samengezeten met ANB om te kijken hoe De Vlaamse Waterweg een bijdrage kan leveren aan meer bossen in Vlaanderen. Er is een lijst opgemaakt van beschikbare percelen. Er is een analyse gebeurd en men zal kijken op welke locaties men een bijdrage kan leveren aan de Bosteller, die behoorlijk hoog staat en waar De Vlaamse Waterweg toe kan bijdragen.

Bij de inrichting van infrastructuur en waterwegen, is er bij De Vlaamse Waterweg voldoende aandacht voor het creëren van natte oeverzones om slikken en schorren te laten ontstaan langs de Schelde. Op de website van het Sigmapijan kan men tal van voorbeelden terugvinden.

Wat betreft het achterstallige hakhoutbeheer, is een van de pijlers in het plan om via het digitaal hakhoutbeheer een actueel overzicht te krijgen van de toestand en op basis daarvan een betere beheerplanning te doen en gericht te kunnen omgaan met de uitvoering op het terrein. De eerste stappen daarvoor zijn gezet. In het plan van aanpak is voorzien dat men voor wat betreft de beheerzones 2021-2022, de eerste prioriteiten, men in september 2021 een plan zal hebben waarin duidelijk is waar er in de volgende jaren hakhoutbeheer zal plaatsvinden.

Naar aanleiding van de case in Beernem geeft Chris Danckaerts toe dat men in de communicatie tot op heden wat nalatig is geweest. Dat moet beter in de toekomst. Hij kijkt naar de omgevingsvergunning die op 4 maart 2021 is afgeleverd door ANB over de vegetatiewijziging voor de zone tussen Evergem en Beernem. In die vergunning staan heel wat zaken die eigenlijk al een voorafname zijn op het plan van aanpak dat voorligt. Zo mag niet aan hakhoutbeheer worden gedaan in het broedseizoen en moet het kleinschalig zijn. De vergunning die nu voorligt en geadviseerd werd door het INBO en ANB, is wel degelijk uitvoerbaar in het hakhoutseizoen. Men is graag bereid om ook voor deze vergunning in dialoog te gaan met de lokale besturen die langs het traject gelegen zijn om te kijken hoe men de vergunning op een transparante manier kan omzetten in hakhoutbeheer dat een draagvlak heeft bij de lokale besturen.

3.3. Jo Laps

Jo Laps vindt het nuttig om ook de kant van AWV van het verhaal en werkwijze toe te lichten. Men gaat niet met de grove borstel door de bermen heen. Men heeft erover nagedacht, samen met experts van het INBO. Zij bevestigen dat het hakhoutbeheer een beheervorm is die geschikt is voor bermen langs wegen. Op de stukken die in het beheer zijn van AWV maar niet onder hakhoutbeheer vallen, wordt ook een doelbeheer toegepast. Men past dus geen hakhoutbeheer toe op locaties waar dat niet nodig is. Daar laat men graag de natuur zijn gang gaan en is er een nulbeheer van toepassing. In die zin tracht men het beheer op een efficiënte manier te voeren.

De laatste jaren is AWV sterk geëvolueerd in de communicatie, aldus Jo Laps. In het verleden zijn er een heel aantal negatieve reacties vanuit de maatschappij gekomen. Met de communicatiecampagne die gevoerd werd, ervaart AWV de laatste jaren dat het aantal klachten, ook via de klantendienst, sterk is verminderd. Men krijgt integendeel vaak positieve reacties op het hakhoutbeheer. Er moet ook educatie gebeuren bij de bevolking. Mensen begrijpen niet altijd goed wat hakhoutbeheer betekent. Het is een beheervorm waarbij de bomen niet verdwijnen. Door de jaren heen zijn een aantal dingen wel duidelijker geworden bij de mensen. Daar heeft AWV zijn steentje toe kunnen bijdragen, maar men is uiteraard altijd bereid om dingen bij te leren en het beheer eventueel bij te sturen.

4. Bijkomende vragen en opmerkingen

Mieke Schauvliege dankt de minister en de beide sprekers voor de antwoorden. Zij wil een zaak rechtzetten. Veiligheid is zowel langs de waterwegen als langs de gewestwegen heel belangrijk. Ze begrijpt dat de link tussen veiligheid en hakhout langs de gewestwegen vlotter wordt gemaakt omdat dat nu eenmaal een logische keuze is. De link tussen veiligheid en hakhout langs de waterwegen, hoeft men niet noodzakelijk te maken. Men kan ook veilig grote bomen langs de waterwegen laten staan. Dat kan wel niet overal, en daarom pleit zij voor maatwerk. Dat vraagt

veel expertise en een goede opvolging. Nu is er een soort van gemakkelijheidsoplossing: er worden zones aangeduid waarin men allemaal hetzelfde toepast. Men wil dat nu gefaseerd doen, maar het blijft hetzelfde beheer langs de waterlijn, en niet alleen op de waterkering, maar op de hele oever aan de kant van de waterzijde wordt gewoon gekapt. Dat is absoluut niet nodig in functie van de veiligheid, maar wel gemakkelijk en eenduidig. Daarom pleit zij voor maatwerk en een grondige afweging. Men kan niet uitleggen dat de Vlaamse overheid aan de ene kant enorm grote oppervlakten hakhout kapt, en aan de andere kant mensen stimuleert om bomen aan te planten. Haar pleidooi is om de veiligheid te garanderen en toch te zorgen dat er op plaatsen langs de waterzijde van de kanalen grote bomen kunnen staan want die hebben een grote ecologische waarde.

Mieke Schauvliege wijst erop dat dijken en oevers vaak door elkaar worden gehaald. Op dijken mag men geen enkel risico nemen op dijkbreuken. Maar oevers zijn iets totaal anders dan dijken, die men nodig heeft als bescherming tegen overstromingen. Dat onderscheid wordt nooit gemaakt. In de richtlijnen in Nederland wordt dat onderscheid wel gemaakt. Daar bestaat een zeer fijnmazig systeem om te bepalen wanneer er een risico is op windval. Men heeft daar de moeite gedaan om dat helemaal uit te pluizen en maatwerk te realiseren waarbij men maximaal kiest voor grote bomen, ook langs de oevers aan de waterzijde. Maar daarvoor heeft men mensen nodig die daarin expertise opbouwen en er de opdracht toe krijgen. Zij vraagt aan de minister om dat in de administraties te krijgen. Wanneer men die moeite niet doet, zal men weerstand bij de bevolking blijven genereren. Men kan hakhoutbeheer uitleggen, maar men kan niet uitleggen dat men daar zo rigoureuus voor kiest op plaatsen waar het niet nodig is.

Het parlementslid is het ermee eens dat daarmee emoties gepaard gaan, maar het is niet omdat men pleit voor het behoud van een grote boom, dat dat puur uit emotie is. Het behouden van die boom vraagt veel expertise, maar het is mogelijk. Er zit een stuk emotie bij, maar wanneer men dat met voldoende kennis en expertise probeert te doen, dan kan men vooruit geraken. Zij vraagt om hier aandacht aan te besteden en niet te kiezen voor eenheidsworst langs de kanalen.

Mieke Schauvliege begrijpt dat de vergunning in Beernem is verleend door ANB, met advies van het INBO. Haar grote opmerking hierbij is dat het ingediende plan al bestond. Men maakte die keuze om alle bermen te kappen, voor het beheerplan is afgewerkt. Dat is het paard voor de kar spannen. Waarom kan niet eerst grondig worden nagedacht over welke vegetatie men op welke plek wil, en dan pas overgaan tot het verlenen van de nodige vergunningen voor werken die moeten gebeuren op basis van een goedgekeurd, doorgesproken beheerplan met alle betrokkenen? Daarom begrijpt ze de actiegroepen. Hiermee loopt men het risico dat die hun slag zullen thuishalen. Hoe kan men uitleggen dat men een langetermijnvisie op het vlak van beheer wil uitwerken voor heel die zone, maar ondertussen voorafgaandelijk op die langetermijnvisie, alles snel hakken?

De spreker vraagt naar de visie van de minister op samenwerking met de lokale actoren. De minister sprak over communicatie en een charter, maar hoe kijkt ze naar het samen beheren, zowel met landbouwers, lokale besturen en natuurorganisaties? Welke visie wordt daar naar voren geschoven? Wordt dat gestimuleerd of wordt daar eerder afwachtend naar gekeken?

Het parlementslid vindt het zeer goed dat er nu veel aandacht wordt besteed aan communicatie en dat alle informatie op de website ter beschikking komt. Zij hoort echter ook veel wrevel over het klachtenmanagement. Men kan op de website van AWV melden wanneer er iets fout loopt, maar er komt geen antwoord op de vraag. Als de mogelijkheid wordt voorzien om klachten in te dienen, dan moet men de mogelijkheid voorzien dat mensen op hun vraag tijdig een correct antwoord krijgen, anders wekt men wrevel op.

5. Antwoorden van minister Lydia Peeters en Chris Danckaerts

Volgens minister *Peeters* liggen de meningen niet zo ver uit elkaar. Na de publieke commotie die er is geweest, is men gaan samenzitten met de administratie en heeft men een plan van aanpak uitgerold. Ze is blij dat alle collega's dit onderschrijven. Daarin wordt gefocust op beheerplannen die telkens worden opgemaakt in samenspraak met ANB en het INBO. Bij de opmaak van die plannen zitten vaak ook natuurverenigingen mee aan de tafel. Als het gaat over langere, smallere stroken, bijvoorbeeld aan de gewestwegen, is dat voor hen vaak minder interessant. Voor de minister mogen alle partners mee aan de tafel zitten en hun zeg doen in het kader van de beheerplannen. Het gaat er volgens haar vooral over dat er soms zonder veel communicatie op zeer lange trajecten grootschalige hakhoutbeheerwerken werden gedaan waarover heel wat vragen ontstaan. Met het plan van aanpak dat nu voorligt, worden op dat vlak grote stappen vooruitgezet. Niemand wil moedwillig ingrepen doen in natuurstroken, bermen of wat dan ook. Zij benadrukt daarbij andermaal dat de veiligheid zowel voor de waterwegen als de gewestwegen, van heel groot belang blijft.

Het specifieke beheer waar Mieke Schauvliege op heeft gefocust, gebeurt ook wel, ook bij De Vlaamse Waterweg. De minister is het niet eens met haar wanneer zij zegt dat het bij De Vlaamse Waterweg van ondergeschikt belang is, in tegenstelling tot bij AWW. Men moet dijken altijd goed inspecteren en in veilige omstandigheden onderhouden. Dat is de plicht van De Vlaamse Waterweg. Daar moet men op inzetten. Als er bomen kunnen staan, is het geen enkel probleem. Dat is keer op keer duidelijk gesteld. Maatwerk: ja graag, aldus de minister. Maar waar het niet kan en waar het te gevaarlijk is voor de scheepvaart of voor de dijken, moet men inzetten op hakhoutbeheer en voorkomen dat er al te grote risico's ontstaan. Daar wil zij op blijven hameren.

Volgens de minister is het nu zaak om snel werk te maken van het charter, dat men sowieso tegen september 2021, tegen het volgende kapseizoen klaar wil hebben. Dat geldt ook voor de richtlijnen die samen met het INBO en ANB worden uitgewerkt. Alles gebeurt in het kader van de beheerplannen. Niemand wil moedwillig fauna en flora aantasten, maar verkeersveiligheid en waterveiligheid zijn zeer belangrijke aspecten.

Over het klachtenmanagement heeft de minister zelf meerdere opmerkingen gekregen. Volgens haar kan het inderdaad niet dat wanneer iemand een melding maakt of vragen stelt via een meldplatform, men geen antwoord krijgt. Men moet een grondig antwoord krijgen. Binnen AWW en ANB werkt men daar volop aan. Klachten daaromtrent mogen altijd worden overgemaakt.

Mieke Schauvliege herhaalt haar vraag over Beernem, namelijk waarom de vergunning is aangevraagd terwijl het beheerplan nog niet is afgewerkt.

Chris Danckaerts heeft de tekst bij zich en kijkt naar de afwegingen die gemaakt zijn door degenen die de vergunning hebben afgeleverd. De overweging is ook gemaakt dat het beheerplan nog niet is afgewerkt. Men zegt niettemin dat men op basis van de gegevens die voorliggen, de vergunning verleent. De vraag is gesteld. De experts, zoals het INBO en ANB, hebben de vraag bekeken en op basis van die expertise is de vergunning afgeleverd en is dus de afwijking toegestaan. Volgens hem kan men dit als case gebruiken om het plan van aanpak dat nu voorligt en waarover bij iedereen waardering is, toe te passen en kan men meteen in dialoog gaan met de betrokken gemeentebesturen. Hij stelt vast, behoudens een vergissing, dat enkel de gemeente Beernem een negatief advies heeft uitgebracht, terwijl de andere gemeenten wel positief adviseerden. Daarom heeft hij het gevoel dat de meningen over de aanvraag verdeeld zijn. Maar de dialoog blijft open, ook

met het gemeentebestuur, om te kijken hoe men dit als een soort pilootproject kan gebruiken om het plan van aanpak te toetsen.

Bart CLAES,
voorzitter

Marino KEULEN,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ANB	Agentschap voor Natuur en Bos
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BBL	Bond Beter Leefmilieu
BRV	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
INBO	Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
VVOG	Vereniging Voor Openbaar Groen
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
vzw	vereniging zonder winstoogmerk