

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

6 maart 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU EN NATUUR, LANDBOUW, VISSERIJ EN
PLATTELANDSBELEID EN RUIMTELIJKE ORDENING EN ONROEREND ERFGOED

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Heeren tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gegarandeerde watervoorziening	1
Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over geluidshinder veroorzaakt door de luchthaven van Brussel-Nationaal	
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de bouw van een nieuwe terminal voor lagekostenmaatschappijen in de luchthaven van Brussel-Nationaal	3
Vraag om uitleg van mevrouw Vera Dua tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het nieuwe jachtbesluit	
Vraag om uitleg van mevrouw Vera Van der Borcht tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over een evaluatie van de jachtbeperkingen in vogelrijke gebieden	12

Waarnemend voorzitter: de heer Karlos Callens

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Heeren tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gegarandeerde watervoorziening

De voorzitter: Mevrouw Heeren heeft het woord.

Mevrouw Veerle Heeren: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, eind vorig jaar was er de actie 'Music for life'. Tegelijkertijd vielen de details van de waterfactuur bij heel wat mensen in de bus. Naar aanleiding van de factuur van een inwoner van mijn gemeente kwam ik tot een aantal bizarre vaststellingen.

De actie 'Music for Life' werd georganiseerd om het drinkbaar water te promoten. Het was een originele en ludieke actie die een heel grote impact had bij jongeren en kinderen. Ik ben daar heel blij om. Ook de Vlaamse Regering heeft haar duit in het zakje gedaan.

Drinkbaar water is een basisrecht. Daar mag dus wel wat geld aan gespendeerd worden. Drinkbaar water is enorm belangrijk maar we beseffen dat niet meer. We vinden het evident dat we de kraan opendraaien en dat daar water uit komt. De vraag is nu of in Vlaanderen iedereen kan beschikken over drinkbaar water. De Vlaamse Regering levert heel wat inspanningen, maar toch kunnen heel wat mensen de grote factuur van 700 euro of meer niet dadelijk betalen. Vorig jaar werd voor het eerst gebruik gemaakt van de eengemaakte factuur. Dat had tot effect dat mensen zich begonnen te realiseren dat water een basisproduct is. Zoals de kostprijs voor energie de laatste jaren enorm is toegenomen, zal dat ook voor drinkbaar water het geval zijn. De Vlamingen moeten dan ook leren om op een duurzame manier om te gaan met water.

Vlaanderen probeert ervoor te zorgen dat mensen recht hebben op drinkbaar water. Iedereen krijgt anderhalve kubieke meter gratis. Voor een modaal gezin met twee kinderen betekent dat op jaarbasis zestigduizend liter. Na aftrek van het water dat wordt gebruikt voor bad en douche, toilet en was, blijft daar niet veel van over. In extreme nood zou men zich nog net kunnen redden.

Op de eengemaakte factuur vinden we het gratis gedeelte, het verbruik en de bijdrage voor de zuivering en afvoer van het drinkwater. En daar rijpt het schoentje. Ik heb hier de factuur bij me van een alleenstaande dame. Zij hoeft niets meer te betalen voor haar water. Wat ze wel nog moeten betalen, gaat enkel naar de zuivering en de afvoer van het drinkbaar water. Wie die factuur niet kan betalen,

heeft dus geen drinkbaar water meer. De optie is nochtans dat iedereen recht heeft op een aantal kubieke meter drinkbaar water. Ik heb het laconiek als volgt geformuleerd: "Ik krijg geen gratis water meer omdat ik de zuivering ervan niet kan betalen." Jammer maar waar.

Mevrouw de minister, ik heb zelf contact opgenomen met de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening (VMW) omdat we deze toestand een anomalie vinden in de wetgeving. De VMW gaf toe dat dit een eigenaardige toestand is maar kon er niet dadelijk een antwoord op geven. Misschien kan naar aanleiding van deze vraag een oplossing worden geboden zodat iedereen per maand recht heeft op een aantal liters gratis water.

Mevrouw de minister, weet u of er in Vlaanderen veel gezinnen worden geconfronteerd met de afsluiting van hun drinkbaar water wegens wanbetaling? Misschien zijn daar ook gevallen bij zoals dat van deze dame die niets moet betalen voor het gratis water maar wel voor de zuivering en afvoer.

Het zou natuurlijk interessant zijn om te weten of er regionale verschillen zijn, hoewel ik me dat moeilijk kan voorstellen. Kunt u niet overwegen om, net zoals bij de levering van elektriciteit gebeurt, een bepaalde hoeveelheid water te garanderen aan mensen die hun factuur niet kunnen betalen of een afbetalingsplan hebben? Of ziet u andere oplossingen om ervoor te zorgen dat Vlamingen – ook al is het een minderheid – een minimale hoeveelheid water per maand hebben?

De voorzitter: De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik heb het volste begrip voor de vraag van mevrouw Heeren maar ik bemerk een zekere contradictie.

We hebben het gisteren in de plenaire vergadering gehad over de resolutie om aan de saneringsplicht te voldoen. Waarschijnlijk zullen we de maximale gemeentelijke saneringsbijdrage moeten aanrekenen om aan Europa te tonen dat de burgers, de bedrijven, de landbouw en de steden en gemeenten het maximale doen om aan de Europese richtlijnen te voldoen.

Ik heb begrip voor de moeilijke situatie van sommige mensen. Het is inderdaad zo dat op de hoeveelheid gratis water per persoon een bovengemeentelijke en gemeentelijke saneringsbijdrage geïnd wordt. Ik denk dat we een oplossing moeten zoeken voor die specifieke gevallen. Maar ik wil er toch op wijzen dat Europa ons zal aansporen om nog een tandje bij te steken.

Mevrouw Veerle Heeren: Voor alle duidelijkheid: ik wil het betalen voor de zuivering van water niet in vraag stellen. Wat ik wil zeggen, is dat het water wordt afgesloten bij mensen die de factuur voor de zuivering niet kunnen betalen terwijl we zagezegd wel een recht op water geven. Maar het ene staat niet los van het andere. De vraag is of er een garantie op een hoeveelheid liter per maand kan zijn.

De heer Erik Matthijs: Ik begrijp uw vraag heel goed. Ik wou zeggen dat ik begrip heb voor de personen die in zo'n situatie terechtkomen, maar dat we langs de andere kant door Europa zullen worden aangespoord om een tandje bij te steken.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, voor de bovengemeentelijke saneringsbijdrage bestaat er een vrijstellingsregeling voor sociaal zwakke gebruikers. Dan blijft er nog het probleem van de gemeentelijke saneringsbijdrage. Heel wat gemeenten hanteren dezelfde vrijstellingsregeling als de Vlaamse overheid.

In de begroting voor dit jaar zijn er middelen vrijgemaakt om de vrijstellingsregeling te automatiseren. Het is perfect mogelijk dat de dame uit uw verhaal voldoet aan de voorwaarden om een vrijstelling te krijgen, maar dat ze die niet gekregen heeft omdat die nog niet geautomatiseerd is. We willen ervoor zorgen dat die mensen die recht hebben op een vrijstelling van de bovengemeentelijke saneringsbijdrage, die automatisch toegerekend krijgen.

Met betrekking tot het afsluiten van de drinkwatervoorziening is het decreet van 20 december 1996 tot regeling van het recht op minimumlevering van elektriciteit, gas en water van toepassing. Dit decreet stelt dat de distributeur de toevoer van drinkwater enkel kan afsluiten in volgende gevallen: bij een onmiddellijke bedreiging voor de veiligheid, zolang deze toestand duurt en bij klaarblijkelijke onwil of fraude van de abonnee, na een overeenkomstig gemotiveerd advies van de lokale adviescommissie (LAC). Deze lokale adviescommissie wordt in iedere gemeente opgericht en werkt volgens de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 september 1997 betreffende de samenstelling en de werking van de lokale adviescommissie omtrent de minimale levering van elektriciteit, gas en water.

Het advies van de LAC is dus bepalend voor het al dan niet overgaan tot een afsluiting. Zonder een positief advies van de LAC is er dus geen afsluiting mogelijk. Indien er binnen de LAC geen unanimititeit is over afsluiting, kan er op geen enkele manier tot afsluiting worden overgegaan. Gelet op de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 september 1997 en de

omzendbrief van 20 november 2001, kan worden gesteld dat het belang van de abonnee in deze procedure te allen tijde centraal staat.

De mate waarin de drinkwatermaatschappijen een beroep doen op de LAC's, verschilt van maatschappij tot maatschappij. Wanneer wordt overgegaan tot afsluiting, gebeurt dit steeds volgens de wettelijk vastgelegde procedure. De onwil of fraude van de klant bij het niet betalen van zijn openstaande facturen moet duidelijk worden aangetoond. In het overgrote deel wordt in samenspraak met het plaatselijke Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn een oplossing gevonden. Maar in een zeer beperkt aantal gevallen gebeuren er vandaag inderdaad nog afsluitingen door sommige drinkwatermaatschappijen.

Het aantal gevallen kan ik opdelen per regio. Er zijn twee grote lijnen merkbaar. Er zijn een aantal drinkwatermaatschappijen die geen beroep meer doen op de LAC's en dus ook niet meer afsluiten. In plaats van tot afsluiting over te gaan, stapt men onmiddellijk naar de rechtbank en start men een burgerlijke procedure, namelijk een invorderingsprocedure. Bij die keuze kan men komen tot een groot opgestapelde schuldenlast. Dat is de andere zijde van de medaille.

– *De heer Patrick Lachaert treedt als voorzitter op.*

Uit de rondvraag die we hebben gedaan, blijkt dat, met uitzondering van de Antwerpse Waterwerken (AWW), de Tussengemeentelijke Maatschappij der Vlaanderen voor Watervoorziening/Intercommunale Maatschappij voor Watervoorziening in Vlaanderen (TMVW-IMWV) en de Waterregie Tongeren, alle drinkwatermaatschappijen de procedure bij de LAC's volgen. Ze respecteren telkens de procedure van de LAC waarbij het belang van de klant centraal moet staan. De VMW doet in principe wel een beroep op de LAC in de provincies West-Vlaanderen en Oost-Vlaanderen en de provinciale directie Vlaams-Brabant. In de provinciale directie Limburg koos de directie in 2007 om geen LAC-procedures meer aan te vragen en bijgevolg geen afsluitingen wegens wanbetalingen meer te verrichten. De onbetaalde facturen worden onmiddellijk via de rechtbank ingevorderd. In de provincie West-Vlaanderen zijn er in 2007 in totaal 2205 dossiers behandeld op de LAC waarbij in 977 gevallen effectief tot afsluiting is overgegaan. In de provincie Oost-Vlaanderen zijn er 1536 dossiers behandeld op de LAC en is tot 124 afsluitingen overgegaan. In Vlaams-Brabant zijn er 899 dossiers behandeld op de LAC en zijn 31 effectieve afsluitingen gebeurd. De afsluitingen gebeuren na unaniem advies van de LAC bij klaarblijkelijke onwil. Het kan ook gaan om leegstaande panden. Ik heb geen zicht op de procedures waarover het gaat.

Bij de Intercommunale Waterleidingsmaatschappij van Veurne-Ambacht (IVWA) zijn er 27 dossiers behandeld, bij de Waterregie Knokke-Heist een 30-tal.

Zo komen we tot een beeld dat bij die watermaatschappijen die een beroep doen op de LAC, het gaat om 0 tot 0,16 percent van de aansluitingen. Het gaat dus om een relatief klein aantal dossiers waarbij telkens een unaniem advies noodzakelijk is. U vraagt om te overwegen om, net als bij de elektriciteitsbedeling, een gegarandeerde hoeveelheid water bij de wanbetalers uit de kraan te laten komen. De procedure loopt al vrij gelijk, met dien verstande dat bij de energiedossiers de budgetmetertoestellingen geplaatst worden tot op het ogenblik dat er een definitieve beslissing wordt genomen. Ook inzake energie kan, na een unaniem advies van de LAC, beslist worden om de stroom af te sluiten, uiteraard niet tijdens de winterperiode. Tijdens die procedure kan men een budgetmeter laten plaatsen, waardoor de hoeveelheid begrensd wordt.

Bij water werkt men niet met dergelijke debietbegrenzers omdat de kostprijs daarvan vrij hoog is. Men heeft beslist om tot op het einde van de procedure het drinkwater volledig ter beschikking te blijven stellen. De procedure is in die zin iets soepeler dan die inzake energie.

Er is nog een knelpunt waaraan moet worden gewerkt. Het feit dat de ene drinkwatermaatschappij nog een beroep doet op de LAC-procedure en eventueel het afsluiten overweegt moeten we plaatsen tegenover de andere houding waarbij men onmiddellijk naar de rechtbank stapt. Ik heb de opdracht gegeven om in overleg te treden met die drinkwatermaatschappijen om na te gaan of er niet tot een uniform systeem kan worden overgegaan dat transparanter is. Er is bovendien opdracht gegeven om in het nieuwe waterverkoopreglement het principe van de toegang tot drinkbaar water als grondrecht maximaal te respecteren. Dat nieuwe reglement is momenteel in opmaak. Parallel daarmee komt het genoemde overleg met de drinkwatermaatschappijen.

Ik doe vandaag geen uitspraken over het al dan niet behouden van de LAC-procedure op zich omdat het van belang is om de voor- en de nadelen af te wegen, temeer daar men, door een beroep te doen op de LAC, de kans krijgt een zeer genuanceerd beeld op te bouwen van elk individueel dossier waar er een betalingsprobleem bestaat.

De voorzitter: Mevrouw Heeren heeft het woord.

Mevrouw Veerle Heeren: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Een groot verschil met elektriciteit is dat elektriciteit niet mag worden afgesloten in de wintermaanden. Zonder licht zouden we nog kunnen leven; we hebben tijdens de dag nog de zon. Maar zonder water kan je niet leven. De vraag is op welke manier men die minimale garantie toch kan geven. In dit geval kan men de factuur niet betalen niettegenstaande men een gratis hoeveelheid krijgt, omdat men moet betalen voor de zuivering. Dat moet ook gebeuren natuurlijk, maar er klopt iets niet in het verhaal.

Zelfs als de beslissing naar de LAC's gaat, is het onaanvaardbaar dat men de watertoevoer zou afsluiten. Men

moet altijd een minimale garantie hebben. De gratis levering van drinkwater is er, alleen is dat niet gedoeseerd per maand of op een andere manier gefaseerd. De vraag rijst of we dat niet gefaseerd moeten gaan invoeren, zodat er een recht is per maand. Het is een kleine doelgroep in de samenleving, maar vaak een heel zwakke doelgroep. Mevrouw de minister, we hebben de voorbije jaren het debat over energie gehad. Dit is het volgende debat dat zich aankondigt. De prijs van water zal stijgen. We krijgen opnieuw warme zomers – 2007 was wat minder, maar 2006 was warm –, met de vraag om minder water te verbruiken. Allemaal goed en wel, maar water om te kunnen leven, is cruciaal.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Heeren, u vraagt dus om het systeem dat bestaat voor de stroombegrenzing ook voor water te onderzoeken. Ik ben bereid om dat te doen, maar de keuze die we ook kunnen maken, is de drinkwaterafsluitingen afschaffen. Dan wordt ook meteen de LAC-procedure niet meer gevolgd. We moeten toch overleggen met de drinkwatermaatschappijen, om te kijken in welke dossiers effectief wordt afgesloten. Voor de gemeentelijke en bovengemeentelijke saneringsbijdrage is er al een groep mensen die die niet moet betalen. Dat wordt ook geautomatiseerd.

Dan is er nog het water op zich. Net zoals voor energie moeten de LAC's adviseren. Het is enkel in geval van kennelijke fraude dat wordt afgesloten. Er moeten heel wat argumenten zijn en het belang van de consument staat centraal. Dan moeten we eens nagaan of dat geen goede procedure is. Als de toegang blijft bestaan, kan zich een schuldenberg vormen die moeilijk beheersbaar is. Die twee zaken moeten tegen elkaar worden afgewogen.

Mevrouw Heeren, ik neem uw suggestie ook mee voor het overleg met de drinkwatermaatschappijen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over geluidshinder veroorzaakt door de luchthaven van Brussel-Nationaal

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de bouw van een nieuwe terminal voor lagekostenmaatschappijen in de luchthaven van Brussel-Nationaal

De voorzitter: Mijnheer Van Rompuy, u hebt ook een vraag om uitleg ingediend, maar dat gebeurde te laat om vandaag nog geagendeerd te worden. Gisteren

hebben we de afspraak gemaakt dat u zich met uw vraag kunt aansluiten, zodat uit het verslag blijkt dat u daar ook een vraag over hebt gesteld.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijn vraag over de lagekostenterminal werd vorige week donderdag ingediend. Dat is inderdaad te laat om vandaag geagendeerd te worden. Gisteren heb ik, voor het afsluiten van de termijn, ook een vraag ingediend over het overschrijden van het aantal nachtvluchten op Zaventem. Maar dat was natuurlijk ook te laat om vandaag te worden behandeld. Sluit ik me nu ook aan bij de vragen?

De voorzitter: Dat is de beste oplossing, want dan kunnen we het als een geheel behandelen.

De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex: Ik had met mijn goede vriend Roel Anciaux afgesproken om deze vraag niet alleen hier maar ook in de provincieraad van Vlaams-Brabant te stellen. We wisten niet op voorhand waar de vraag eerst zou worden gesteld. U bent allemaal op de hoogte gebracht van het overschrijden van het aantal bewegingen nadat de vraag van de heer Anciaux in de provincieraad werd beantwoord.

We hebben deze vraag op twee plaatsen ingediend omdat er sprake is van een milieuvergunning die thuishoort bij de provincie Vlaams-Brabant maar die in beroep is afgeleverd door de minister. De vraag is dan ook welke milieu-inspectie moet optreden bij overtredingen.

Mevrouw de minister, is er een overschrijding van het aantal nachtelijke vluchten, dat normaal beperkt is tot 25.000 bewegingen? Waren er meer nachtvertrekken dan in 1999? Dat waren er toen 10.121.

Intussen hebben we in het verslag van de provincie kunnen lezen dat er volgens de gedeputeerde inderdaad sprake is van een heel beperkte overschrijding. Daarbij worden verschillen opgemerkt tussen de tellingen van Belgocontrol en de tellingen van Brussels Airport Company (BAC). De overschrijding zou te wijten zijn aan het helikopterverkeer van de federale politie, de gemiste landingen en het doorgaans nachtelijke vertrek van buitenlandse staatshoofden die België bezoeken. Ik vind dat een nogal zwakke uitleg. Mevrouw de minister, kunt u ons de exacte cijfers geven?

Uit onze eigen berekeningen blijkt dat de limiet van 25.000 wel degelijk overschreden is zonder rekening te houden met helikoptervluchten, gemiste landingen en het vertrek van buitenlandse staatshoofden.

In zijn antwoord zegt de gedeputeerde dat er heel wat minder nachtvluchten zullen zijn zodra DHL verdwijnt.

Wij vrezen dat dit niet helemaal waar is. DHL vertrekt uit Brussel met een deel van zijn nachtvluchten. Wanneer de Vlaamse overheid de drempel van 25.000 bewegingen 's nachts niet drastisch kan doen dalen, dan zal dat nachtelijke gat worden opgevuld om puur economische redenen. 's Nachts vliegen is immers goedkoper dan overdag vliegen. De lasten zoals het slaapprobleem worden doorgeschoven naar de omwonenden.

We vreesden ook dat de lowcostvluchten die zijn aangekondigd voor Zaventem voor een deel 's nachts zouden plaatsvinden. Tijdens een gesprek met de vicepremier hebben we daar echter uitsluitsel over gekregen. Het zou niet de bedoeling zijn dat de lowcostmaatschappijen 's nachts zouden vliegen.

Mevrouw de minister, hoe zult u optreden tegen het overschrijden van de nachtelijke vluchtbewegingen? Overweegt de Vlaamse Regering om de drempel van 25.000 nachtvluchten af te bouwen na het gedeeltelijke vertrek van DHL om te vermijden dat er om puur economische redenen nieuwe bewegingen in de plaats zouden komen en waarbij geen rekening zou worden gehouden met de gezondheid van de omwonenden?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik volg sinds 1998 de ontwikkeling van de luchthaven van Bierset. Die luchthaven is 24 uur op 24 uur open. Uw collega, Waals minister van Vervoer, de heer Antoine, heeft een aantal beloftes gedaan die hij niet is nagekomen.

Ik stel deze vraag naar aanleiding van een uitspraak van het Europees Hof. We hebben heel goede contacten met de Waalse bewoners die ageren tegen de nachtvluchten van vooral TNT. Ik ben tegen de nachtvluchten. Niemand heeft tot nu toe kunnen aantonen dat nachtvluchten enige bijdrage kunnen leveren tot een goede volksgezondheid, integendeel.

Via de krant hebben we vernomen dat de uitbater van de luchthaven van Zaventem beslist zou hebben om in april 2009 een aparte pierterminal te bouwen voor zogenaamde budgetvliegers. De raad van bestuur van Brussels Airport zou bereid zijn om tientallen miljoenen euro's te investeren in bijkomende capaciteit. Men mikt daarbij op ruim 3 miljoen reizigers extra, hoewel zich ook een zekere vorm van kannibalisme zal voordoen. Bij de klassieke aanbieders van luchtvervoer stapte dan immers een aantal reizigers over naar de zogenaamde budgetvliegers.

Bij het START-project, het Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio, gaat men uit van 25 miljoen reizigers. Wanneer dat overdag gebeurt, is dat misschien nog te verdedigen. Wanneer dat 's nachts gebeurt, creëren we een bijkomend probleem.

Hoewel de luchthavenuitbater beweert dat de lowcost-maatschappijen met moderne geluidsarme vliegtuigen vliegen in Bierset, kan men zich terecht afvragen in hoeverre een dergelijke beslissing te rijmen valt met het beleid dat streeft naar een vermindering van de geluids-overlast.

De gedelegeerd bestuurder van de luchthaven heeft in De Tijd van enkele dagen geleden verklaard dat men het kleinste segment van de luchthaven, namelijk de budgetvluchten, massaal wil uitbreiden. Ik denk dan aan de ontwikkeling van de luchthaven van Charleroi, die bijna uitsluitend draait op die budgetvluchten. De verwachting is dat tegen 2015 een op de twee vluchten in Europa wordt uitgevoerd door een lagekostenmaatschappij.

In opdracht van het Europese Parlement heeft onder andere de Universiteit van Antwerpen een onderzoek gedaan naar de definitie van een budgetvlucht.

Het is duidelijk dat men met de bouw van een nieuwe pier voor budgetvliegers in Zaventem wil inspelen op de nieuwe trend om goedkoop te vliegen. Er zou sprake zijn van het opnieuw in gebruik nemen en aanpassen van een oude terminal. Er zou een nieuwe pier komen met in een eerste fase zes poorten en de mogelijkheid tot uitbreiding naar vijftien poorten. Daarbij wordt gestreefd naar een capaciteit van vier miljoen passagiers.

Mevrouw de minister, kunt u een stand van zaken geven over de mogelijke bouw van een nieuwe terminalpier voor lagekostenmaatschappijen? Kan ik een overzicht krijgen van de prognoses inzake trafiek en tijdstippen van vluchten?

In hoeverre is een dergelijke beslissing om een lowcost-terminal te bouwen te rijmen met de strategische keuze voor een zaken- en vooral klassieke passagiersluchthaven in Zaventem? Overal in Europa worden juist maatregelen getroffen om de overlast van luchthavens te beperken. Een dergelijke beslissing staat daar haaks op. Men streeft immers naar een gevoelige trafiekuutbreiding qua vluchten en qua tijdstippen.

Hoe is de bouw van een nieuwe terminal in te passen in de bestaande milieuvergunning voor de luchthaven waar sprake is van een limiet van 25.000 nachtvluchten op jaarbasis en waar ook de QC-waarden (quota count) werden vastgelegd?

Is er overleg met de betrokken gemeentebesturen en de betrokken overheden over dit dossier? Welke vergunningen moeten worden aangevraagd?

Is er geen nood aan een milieueffectenrapport (MER) voor de bouw van een nieuwe pier? Het gaat hier immers om een wezenlijke uitbreiding van de luchthaven. De raad van

bestuur van de luchthaven heeft het in de pers zelfs over een aparte luchthaven met een eigen naam.

Mevrouw de minister, in dit verband is er een recente uitspraak van het Europese Hof van Justitie waarin staat dat een MER noodzakelijk is bij werkzaamheden aan een luchthaven die de bedrijvigheid op die luchthaven sterk zullen doen toenemen. Het Europese Hof van Justitie antwoordt dat op een klacht van omwonenden van de luchthaven van Bierset. De omwonenden stapten in 1996 naar de rechtbank naar aanleiding van de grondige modernisering en uitbreiding van die luchthaven, vooral ten bate van de nachtvluchten van koerierbedrijf TNT Express dat bedongen heeft dat die luchthaven 24 uur op 24 uur open is. Volgens omwonenden werd die uitbreiding onvoldoende onderzocht. Het Waalse Gewest oordeelde evenwel dat een MER niet noodzakelijk was omdat de start- en landingsbanen niet werden verlengd. Momenteel loopt een procedure over de verlenging van de start- en landingsbanen. Uw voorganger is samen met ons naar de Raad van State gestapt omdat minister Antoine ervan uit ging dat een aantal stappen niet moest worden gezet.

In 2001 gaf de rechtbank van eerste aanleg de omwonenden gelijk en kende hen een maandelijkse schadevergoeding toe van bijna 200 euro per maand per persoon. In beroep verloren de omwonenden waarna ze naar het Hof van Cassatie stapten. Het Hof van Cassatie vroeg dan uitleg aan het Europees Hof van Justitie. Het Europees Hof stelt nu duidelijk dat het Waalse Gewest te kort door de bocht ging met de afwijzing van het MER. Ik citeer: “Zo’n rapport is nodig voor werkzaamheden tot wijziging van de infrastructuur van een bestaand vliegveld zonder dat de start- en landingsbaan wordt verlengd voor zover die gezien hun aard, omvang en kenmerken als een wijziging van een vliegveld zelf kunnen worden beschouwd.”

Wat geldt voor Bierset, geldt ook voor Zaventem. Ook hier is sprake van een wijziging van de infrastructuur zonder dat de start- en landingsbanen worden gewijzigd. De geplande wijzigingen zijn echter zo wezenlijk dat, gelet op hun aard en omvang, er sprake is van een wijziging van het vliegveld zelf. De luchthavenuitbater geeft dit toe door te verwijzen naar een aparte benadering van deze zogenaamde nieuwe luchthaven. Mevrouw de minister, wat is uw visie hierop?

Er is een rechtszaak bezig over de vraag of de huidige milieuvergunning uitgereikt aan de luchthaven van Zaventem rechtsgeldig is en niet aangetast is door onwettigheid en een gebrek aan zorgvuldig bestuur omdat er geen MER werd opgemaakt. Er lopen procedures bij de Raad van State vanwege een aantal bewonersgroepen en er is sprake van een prejudicieel advies bij het Europees Hof van Justitie over datzelfde probleem. Wat is daarin de laatste stand van zaken?

Mogen we de bouw van een nieuwe terminal voor low-costmaatschappijen beschouwen als het opvullen van de vrijgekomen vliegruimte ingevolge het nakende vertrek van DHL? Momenteel is er een vergunning voor 25.000 bewegingen. Ik denk dat het aandeel van DHL ongeveer 10.000 bewegingen bedraagt. Zal de vrijgekomen vliegruimte opnieuw worden ingevuld?

In hoeverre valt de uitnodiging aan lowcostmaatschappijen om Zaventem te hanteren als uitvalsbasis te rijmen met de klimaatinspanningen van Vlaanderen? Moet de overheid in het kader van de inspanningen om de klimaatopwarming tegen te gaan, niet veeleer lowcosttrafiek ontmoedigen dan aanmoedigen?

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Ik heb gisteren een vraag ingediend met dezelfde teneur. Gisteren zijn er wel een aantal nieuwe elementen bekend geraakt.

Ik sluit me aan bij de heer Bex. Gisteren zat mijn mailbox vol met vragen over wat er nu precies aan de hand is. Drie jaar geleden is er maandenlang gediscussieerd over het aantal nachtvluchten en de limiet van 25.000 bewegingen.

Wanneer Belgocontrol officieel bekendmaakt dat het gaat over 25.099 bewegingen en wanneer dat cijfer wordt bevestigd door de ombudsman, de heer De Baerdemaeker, dan is het duidelijk dat de limiet is overschreden.

De milieuvergunning wordt uitgereikt door de bestendige deputatie van Vlaams-Brabant. Als men het aantal nachtvluchten overschrijdt, moet de bestendige deputatie optreden. Wat is de rol van de Vlaamse Regering daarin? Wie is bevoegd om op te treden? De Milieuinspectie moet optreden, maar wat zijn de sancties?

De vroegere minister van Leefmilieu Kris Peeters heeft gezegd dat de Vlaamse Regering van oordeel was dat op 1 januari 2009 het aantal nachtvluchten gedaald moest zijn tot 16.000, wat min 36 percent betekent. De Vlaamse Regering ging ervan uit dat DHL zich zou herstructureren en dat daardoor het aantal vluchten met 36 percent zou dalen. Ik heb het artikel bij waarin Kris Peeters zijn ultieme voorstel formuleert van 9000 nachtvluchten minder per jaar. Wat is nu het standpunt van de Vlaamse Regering? Er wordt verwacht dat er bij DHL 400 mensen zullen weggaan. Maar alle mensen die mij informeren, zeggen dat het geen enkele invloed zal hebben op het aantal vluchten. DHL zal wel met minder mensen werken, maar het aantal nachtvluchten zal niet verminderen. Het probleem zal zich dus de volgende jaren blijven stellen.

Wij zijn als gemeente Zaventem ook gevat door de stedenbouwkundige vergunning over de lowcostterminal.

Het is de Vlaamse administratie, de gemachtigde ambtenaar, die uiteindelijk beslist of de nieuwe terminal er komt of niet. De gemeenten hebben enkel adviesbevoegdheid. Maar ik wil toch wijzen op een vorm van tegenspraak. De Vlaamse Regering heeft een studie besteld, 'Strategic Vision for Zaventem 2025', waarin de Vlaamse Regering via het studiebureau vooropstelt dat het aantal passagiers jaarlijks zal toenemen, namelijk van 15,6 miljoen per jaar naar 35 miljoen in 2025. Men gaat er ook vanuit dat het aantal jobs op de luchthaven zal verdubbelen van 20.000 naar 40.000 en in de regio rond de luchthaven van 40.000 naar 80.000. Het START-programma, het Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio, gaat daar ook vanuit. Ik stel vast dat er in de regio Zaventem nieuwe industrieterreinen worden ontwikkeld en ruimtes worden gezocht om het START-programma mogelijk te maken.

De lowcostterminal is een element van de groei van de luchthaven, maar mag niet wegen op het aantal nachtvluchten.

Wat me ook verontrust, is het feit dat we als gemeente een brief hebben ontvangen van vier Brusselse gemeenten – Oudergem, de twee Woluwe en Schaarbeek – ondertekend door de heren Maingain, Draps, Clerfayt en Gosuin. Ze verzetten zich tegen de lowcostterminal en ze beroepen zich op een precedent van de verbrandingsoven van Drogenbos, die zou worden gebouwd vlak bij de grens van het Brusselse Gewest. Er was geen milieueffectrapport (MER) gemaakt, maar de Raad van State heeft dit nadien opgelegd. Het project is uiteindelijk niet doorgegaan. Die vier Brusselse gemeenten verzetten zich nu tegen die lowcostterminal omdat er geen MER wordt aangevraagd. De heer Peumans heeft ook al verwezen naar de vraag of er een MER nodig is als men alleen maar een hal bouwt en niets verandert aan bijvoorbeeld de landingsbanen.

De Brusselaars beginnen zich dus nu al te moeien met de groei van de luchthaven van Zaventem. De Vlaamse Regering spreekt een beetje dubbele taal. Met het START-programma en de economische visie stellen ze in het vooruitzicht dat het aantal passagiers gaat verdubbelen. Wat is de houding van de Vlaamse Regering? Welke visie heeft ze? Hoe gaat ze omgaan met het dossier van de lowcostterminal?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Elói Glorieux: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik heb een aantal vragen over het overschrijden van het toegestane aantal nachtvluchten op Zaventem en over het in gebruik nemen van de nieuwe lagekostterminal.

Het is duidelijk dat het maximumaantal van 25.000 nachtvluchten op jaarbasis, overschreden is. Dat is een

eigenaardige tendens in die zin dat er nu al een enorm probleem is met de geluidsoverlast, wat door iedereen erkend wordt. Bovendien heeft men in een recent verleden gezegd dat men het aantal nachtvluchten zou verminderen.

Het gaat me er absoluut niet om of een paar helikopter-vluchten en een paar reizen van buitenlandse staatshoofden en wat mislukte landingen die opnieuw moesten worden gedaan, de balans over de 25.000 vluchten hebben gebracht. Zulke zaken gebeuren nu eenmaal en moeten inbegrepen zijn in het getal van 25.000.

De luchthaven ontwikkelt zich intussen verder en dat baart me zorgen. Er is het START-programma met vier strategische doelstellingen: het creëren van ruimte voor nieuwe logistieke bedrijventerreinen, het verbeteren van de mobiliteit in de regio, het uitbouwen van de luchthaven – met de groei van de luchthaven en het aantrekken van nieuwe luchtvaartmaatschappijen – en het verbeteren van de leefomgeving in de regio.

Voor de eerste drie doelstellingen zijn er een heleboel verwezenlijkingen, projecten en initiatieven van de Vlaamse Regering. Maar voor het verbeteren van de leefomgeving blijf ik toch wat op mijn honger. Het gaat eerder de verkeerde kant op. Dat bewijst bijvoorbeeld het overschrijden van het aantal nachtvluchten.

Er zullen nu ook nog lagekostenmaatschappijen worden aangetrokken en er wordt een nieuwe terminal gebouwd, die in april 2009 operationeel zal zijn. Het gevolg zal zijn dat overdag en misschien ook 's nachts – want die lagekostenmaatschappijen willen natuurlijk zo veel mogelijk vluchten realiseren waardoor ze ongetwijfeld ook 's nachts zullen vliegen – het aantal vluchten zal toenemen en de situatie dus alleen maar kan verergeren.

Mevrouw de minister, bevestigt u dat het maximaal aantal toegestane vluchten in 2007 werd overschreden?

Hoeveel nachtvluchten zullen er na de herorganisatie van DHL op Zaventem overblijven? Zoals de heer Van Rompuy al zei, heeft de huidige minister-president enige tijd geleden aangekondigd dat het aantal nachtvluchten zou worden beperkt tot 16.000 eens DHL vanaf 2008 zijn activiteiten zou herorganiseren. Maar nu zijn er 25.000 nachtvluchten. Wat zijn de perspectieven? Wat is het beleid van de Vlaamse Regering hierover?

Zijn er al dan niet intenties om nieuwe, nachtelijke cargo-maatschappijen aan te trekken om de leemte die DHL laat, in te vullen of zal nu effectief het aantal nachtvluchten worden afgebouwd?

Wat zijn de plannen van de regering met de uitbouw van de luchthaven tot enerzijds een passagiersluchthaven of anderzijds een combinatie van passagiers- en cargo-luchthaven? In welk zin zal dit evolueren?

Hoe verantwoordt u het hoge aantal nachtvluchten in het licht van de vierde doelstelling van het START-plan, namelijk het verbeteren van de leefomgeving in de regio van de luchthaven?

In welke concrete beleidsmaatregelen voorziet de regering om die problematiek van de geluidsoverlast van de luchthaven aan te pakken?

Het START-plan voorziet in extra logistieke bedrijventerreinen in de groene gordel wat een extra belasting betekent voor het leefmilieu in het algemeen. Maar het betekent ook dat er heel wat werknemers zullen moeten worden aangetrokken van elders. Men zegt wel dat DHL gaat delokaliseren. Als ik het goed begrepen heb, staan er daardoor 1000 banen op de helling, waarvan een belangrijk deel deeltijdse jobs zijn. Maar ik merk ook dat heel veel vacatures in de luchthavenregio nu al niet ingevuld raken. Als we dus extra bedrijventerreinen inplanten, dan zullen er hoe dan ook werknemers moeten worden aangetrokken uit Oost-Vlaanderen, Limburg en Wallonië, met als gevolg dat het mobiliteitsprobleem op de Brusselse ring en de randwegen nog veel groter zal worden.

Er komen ook nog eens extra vluchten bij. Ik vraag me af wat er dan zal gebeuren met de geluidsoverlast die er nu al is, zowel 's nachts als overdag.

Wat betekent een lagekostenterminal concreet voor het aantal vluchtbewegingen zowel overdag als 's nachts? Ik lees dat het aantrekken van die lowcostmaatschappijen ongeveer vier miljoen extra passagiers met zich mee zou brengen. Ik weet niet of men dat zomaar kan extrapoleren naar aantal vluchten. Vandaag zijn er 17,8 miljoen passagiers. Vier miljoen passagiers extra betekent dan een toename met 20 percent. Of dat ook 20 percent meer vluchten betekent, weet ik niet, maar het zullen er in elk geval meer zijn.

Wat betekent het operationeel maken van zo'n nieuwe terminal en het aantrekken van de lagekostenmaatschappijen voor de toename van het aantal vluchtbewegingen overdag en 's nachts? Wat is de stand van zaken inzake de milieueffectenstudie? Komt er voorafgaand een milieu-effectenstudie of niet? Kunt u bevestigen dat die er niet zou komen? Kan dat dan zomaar? Kan de nieuwe terminal binnen de bestaande milieu-vergunning worden gebouwd? Hoe past het aantrekken van lagekostenmaatschappijen in een visie om de geluidsoverlast van het vliegverkeer die nu al voor zeer veel omwonenden de aanvaardbaarheidsgrens overschrijdt, te reduceren?

De voorzitter: Heel wat vragen komen erop neer of de Vlaamse Regering achter de START-visie staat.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik begin met de vraag over de overschrijding van het aantal vluchten. Ik heb de milieuvergunning voor de luchthaven van Zaventem erbij genomen. Dat is de meest heldere manier om de zaken te bekijken. De vergunning die werd afgeleverd door de bestendige deputatie, moet samen worden gelezen met de wijzigende tekst van het ministeriële besluit van mijn voorganger. Daar staat te lezen in paragraaf 2 ‘Bijzondere vergunningsvoorwaarden’ onder II. Nachtlawaai: “De definitie van ‘beweging’: zowel het vertrek als de aankomst van een vliegtuig. De definitie van nacht: met nacht wordt in dit besluit bedoeld de periode van 23u tot 5.59u.” Verder lees ik: “Het aantal nachtbewegingen per kalenderjaar bedraagt maximum 25.000. Het aantal vertrekkende vluchten mag niet hoger liggen dan het aantal vertrekkende vluchten in 1999.”

Bewegingen zijn in de milieuvergunning dus duidelijk gedefinieerd als vliegtuigbewegingen. Volgens de gegevens waarover ik beschik, bedroeg het aantal nachtelijke bewegingen in 2007 24.897. Daarnaast waren er 203 helikoptervluchten, meestal van de federale politie. In de statistieken van de luchthaven die met andere doeleinden worden opgesteld, worden die helikoptervluchten meegerekend. Dit verklaart het cijfer van 25.099 en is de oorzaak van het misverstand.

Het aantal nachtelijke vertrekkende vluchten bedroeg in 2007 een kleine 9000 waarmee de bijzondere voorwaarde ruim werd nageleefd. Het aantal nachtelijke vertrekkende vluchten in 1999 bedroeg immers 10.121.

Er zijn heel wat vragen gesteld over de mogelijke bouw van een nieuwe terminal voor lagekostenmaatschappijen in Zaventem. Buiten de aankondiging van de luchthavenexploitant, waarvan ik kennis heb genomen via de pers, beschik ik niet over verdere informatie. Er is geen dossier ingediend. Er zijn geen gesprekken geweest. Er is zelfs geen aanvraag tot gesprek geweest. Ik kan me dus ook alleen maar baseren op de persberichten.

Er is me gevraagd in hoeverre de beslissing om een lowcostterminal te bouwen, te rijmen valt met de strategische keuze voor een passagiersluchthaven in Zaventem. Een lowcostterminal is bedoeld voor passagiersvluchten, en in dat opzicht kan dit gerijmd worden met de uitbouw van Zaventem als belangrijke poort voor Vlaanderen en Brussel voor passagiersluchtvaart. Of een beslissing voor de bouw van een lowcostterminal haaks staat op de maatregelen om de overlast van de luchthaven te beperken, durf ik niet te zeggen. De heer Peumans zegt dat we al tien jaar horen dat lowcostmaatschappijen met geluidsarme vliegtuigen vliegen. Ik hoor dat ook en er zijn effectief ook al maatschappijen die met een zeer moderne en geluidsarme vloot vliegen. Omdat ik geen dossier heb, kan ik vandaag absoluut niet inschatten of een dergelijke terminal voor veel bijko-

mende passagiers zal zorgen. Het is ook niet mogelijk om in te schatten of er niet eerder een verschuiving zal plaatsvinden van reguliere passagiersvluchten naar lagekostenvluchten.

Er is me gevraagd hoe de bouw van een nieuwe terminal ingepast kan worden in de bestaande milieuvergunning waarin sprake is van een limiet van 25.000 nachtvluchten. De exploitatie van de lowcostterminal, voor het geval die er zou komen, mag er zeker niet toe leiden dat het plafond van 25.000 nachtelijke vliegtuigbewegingen of beperkingen wordt overschreden. Meer nog, het Overlegcomité tussen de federale overheid en de gewesten heeft principieel beslist tot een verdere afbouw van de nachtvluchten. Het cijfer is al genoemd: er moet met meer dan 9000 vluchten worden gezakt. Er mogen er dus nog maximum 16.000 zijn. Ik ga ervan uit dat de exploitant hiermee rekening zal houden bij zijn beslissing of bij zijn aanvraag tot beslissing. Het is niet zo dat plots het geweer van schouder wordt veranderd.

Er is me gevraagd of er overleg is geweest met de betrokken gemeentebesturen. Het antwoord is ‘neen’, want er zijn geen vergunningen aangevraagd. Tot op vandaag is mijn administratie noch mijn kabinet betrokken bij dit dossier. Ik ben met andere woorden niet geïnformeerd. Er is ook geen dossier ingediend tot wijziging van de milieuvergunning.

Om te toetsen of voor het project voor de bouw van een terminal voor lowcostmaatschappijen de milieueffectrapportage van toepassing is, moeten we ons richten op het besluit van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan de milieueffectrapportage. Ik verwijs naar rubriek 13 van bijlage II van dit besluit en naar rubriek 7 van bijlage I. Samenlezing van deze rubrieken maakt duidelijk dat ook voor werkzaamheden die de wijziging inhouden van een bestaand vliegveld, zoals de bouw van een lowcostterminal, zal moeten worden nagegaan of er aanzienlijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Indien de exploitant van oordeel is dat er voldoende argumenten zijn om aan te nemen dat de opmaak van een MER niet nodig is, kan hij een ontheffing van de MER-plicht vragen. Daarover zullen wij dan oordelen. Die ontheffing is echter niet aangevraagd.

Er is me gevraagd of de bouw van een nieuwe terminal voor lowcostmaatschappijen beschouwd mag worden als het opvullen van de vrijgekomen vliegruimte als gevolg van het nakende vertrek van DHL. Dit is aangekondigd voor april 2008. DHL opereert vooral 's nachts met relatief grotere cargotoestellen. Lowcostmaatschappijen zijn gericht op passagiers. In dat opzicht lijkt het mij geen vervanging. Ook inzake het verdwijnen van een heleboel nachtvluchten na het vertrek van de intercontinentale hub van DHL – en dus

niet het vertrek van DHL – moet worden aangenomen dat deze nachtvluchten niet zullen worden vervangen door nachtelijke passagiersvluchten. Ik verwijs hiervoor naar mijn antwoord op vraag over de milieuvergunning en de afspraken in het Overlegcomité.

Er zijn ook vragen gesteld over de klimaatinspanningen. De reductiedoelstellingen van het Kyoto-protocol hebben enkel betrekking op de binnenlandse luchtvaart – dat zijn vluchten die zowel vertrekken als aankomen in België – en niet op de internationale luchtvaart. De lowcostvluchten vanuit Zaventem betreffen internationale vluchten. Het creëren van extra capaciteit op de luchthaven van Zaventem voor budgetvliegers zal geen impact hebben op het al dan niet halen van de Kyotodoelstelling.

Internationale luchtvaart is uiteraard een sector die zeer sterk onderhevig is aan internationale concurrentie. Unilaterale actie van een klein land als België is vrij moeilijk. Dit zou ook weinig reducties opleveren en mogelijk zware economische gevolgen hebben. Het is dus van belang om deze problematiek in zijn geheel te bekijken. De lidstaten van de Europese Unie werken aan een gezamenlijke aanpak van internationale luchtvaartemissies, ook als een internationaal akkoord niet mogelijk zou blijken. Zo stelde de Europese Commissie in december 2006 haar voorstel van richtlijn voor om de luchtvaartsector op te nemen in het Europese emissiehandels-schema. Vanaf 2013 worden alle grote energie-intensieve bedrijven ondergebracht in een internationale markt. Het voorstel is om de luchtvaartsector als sector op te nemen in het Emissions Trading Scheme (ETS), waardoor die in de rubriek ‘Europees te regelen aangelegenheden’ zou vallen. Het Commissievoorstel werd in december 2007 afgerond.

Door de opname van de luchtvaartsector in het ETS-systeem zal de CO₂-uitstoot van alle vluchten die vertrekken van of aankomen op een luchthaven gelegen in de EU in de periode 2012 -2020 jaarlijks beperkt worden tot het gemiddelde emissieniveau tijdens de jaren 2004-2006. Dat is niet onbelangrijk. Een groei van de sector zal dus wellicht hoofdzakelijk opgevangen worden door de handel, aangevuld met reductieopties in de sector die op korte termijn mogelijk zijn.

Hoe dan ook zullen in dat geval alle operatoren, dus ook lowcostoperatoren, hun CO₂-uitstoot economisch moeten integreren in hun bedrijfsstrategie. Omwille van de hoge prijselasticiteit van lowcostvliegtickets stel ik me de vraag of deze factor niet automatisch een dalend effect zal hebben op de vraag naar lowcostluchttransport. Er zullen immers investeringen moeten gebeuren om de doelstellingen te halen.

Ik heb me beperkt tot antwoorden op vragen over de milieuvergunning. Ik weet niet of er al gesprekken zijn gevoerd inzake de bouwvergunningen. *(Opmerkingen van de heer Eric Van Rompuy)*

Er zijn dus geen gesprekken. Ik heb die gegevens niet opgevraagd.

Er is een principeakkoord over START. Binnen het Overlegcomité zijn een aantal afspraken gemaakt, ook inzake isolatie en ruimtelijke ordening. Ik ga ervan uit dat die afspraken zullen worden uitgevoerd.

Mijnheer Peumans, u hebt nog gevraagd naar de procedure die momenteel loopt inzake de MER voor Zaventem. Ik heb de stand van zaken niet bij en ik ken die ook niet uit mijn hoofd.

Mijnheer Van Rompuy, in de studie worden een aantal hypothesen aangenomen. Het is niet de bedoeling die voor waar aan te nemen. De studies zijn op dit ogenblik in uitvoering en daaromtrent is nog geen principeakkoord bereikt.

De voorzitter: Mevrouw de minister, kunt u ons het antwoord op de bijkomende vraag over de stand van de procedure doorspelen?

Minister Hilde Crevits: Ik kan niet beloven dat dat er morgen al is, maar ik doe mijn best.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. U gaat ervan uit dat eenmaal DHL weg is, het plafond van 25.000 naar 16.000 nachtvluchten zou gaan. Niet dat ik denk dat dat een eindgetal is, maar het is in elk geval een serieuze verbetering.

U hebt als aantal vluchten 24.897 gegeven. Ik heb de cijfers van Belgocontrol nagetrokken. Ik concludeer daaruit dat er geen helikopters bij zitten en ook geen gemiste naderingen. We hebben gekeken naar de manier waarop de jaarverslagen worden gepubliceerd. In 2007 staat er bijvoorbeeld voor de maand december dat er 1764 nachtvluchten zijn, exclusief 9 helikopter-vluchten. We hebben alle cijfers van de vluchten bijeengeteld, ervan uitgaande dat de rapportering elke maand dezelfde is, en dan komen we aan 15.099, zoals ik daarjuist heb gezegd, volgens ons zonder helikopters. Als we de maandelijks gerapporteerde cijfers van de nachtbewegingen nemen, die meegedeeld werden door de luchthavenexploitant zelf, en we maken daarvan een optelsom, dan komen we op 25.161. Dat zijn er 62 meer dan Belgocontrol en 161 meer dan het toegelaten aantal vluchten in de milieuvergunning. Deze cijfers bevatten sinds het begin van de rapporteringen geen helikopters of gemiste naderingen, zo heeft men mij bij navraag verzekerd.

Ik blijf zitten met deze cijfers die enigszins verschillen van de uwe. Mevrouw de minister, ik zou graag een precieze calculatie krijgen en zou willen dat men de cijfers nog eens extra checkt.

Minister Hilde Crevits: Het houdt me ook bezig. We hebben vanmorgen de cijfers, ook van de luchthaven-exploitant, nog eens nauwkeurig bekeken. Deze cijfers krijgen wij.

De heer Jos Bex: Ik heb ook cijfers gekregen.

Minister Hilde Crevits: Geef me uw cijfers eens mee. Ik zal ze nog eens laten nakijken.

De heer Jos Bex: Onze cijfers zijn bovendien bevestigd door de ombudsman. Ik zal niet discussiëren over vijf vluchten meer of minder, maar we moeten de juiste cijfers krijgen. Daarom heb ik een bijkomende vraag. Men naderd met de 24.897 vrij dicht het plafond dat men niet mag overschrijden. Stel dat er een overtreding komt, op welke manier en door wie zal dan worden opgetreden en wie moet het initiatief daartoe nemen? Zal dat vanuit uw bevoegdheid gebeuren of moet de provincie optreden?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Mijn vraag was misschien wat voorbarig, maar wat niet is, kan nog komen. Als we lokaal een of ander moeilijk bouwdoossier hebben en we willen het er bij Stedenbouw toch door krijgen, dan gaan we altijd op voorhand overleggen. Er worden allerlei dingen gezegd in de pers. Ik hoor dat de schepen van Ruimtelijke Ordening van Zaventem nog van niets weet want er is geen dossier en zelfs geen vooroverleg.

Over de geluidsarme vliegtuigen en nachtvluchten kunnen we nog een boom opzetten. Zelfs geluidsarme vliegtuigen maken 's nachts nog geweldig veel lawaai.

Ik hoor in de wandelgangen zeggen dat DHL vanuit Leipzig intercontinentaal toch de bedoeling heeft om tussenstoppen te doen in Zaventem. De vraag is wat dat verhaal zal opleveren. Deze evolutie moeten we in de gaten houden, anders blijven we met een serieus probleem zitten.

Mevrouw de minister, ik kijk uit naar uw antwoord op mijn zesde vraag, die toegevoegd was, omdat we duidelijk willen weten hoe het verhaal van de milieuvergunning formeel-juridisch precies in elkaar zit. Ik heb in de wandelgangen al vaak horen vertellen dat er een vergunning is afgeleverd die niet is gekoppeld aan een MER. Ik hoop uitsluitsel te krijgen over hoe de situatie nu precies is. Als we de toezegging krijgen dat we er een schriftelijk antwoord op krijgen, dan kunnen we verder zien wat we ermee doen.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. De cijfers die u hebt, waarbij er net

geen 25.000 nachtvluchten hebben plaatsgevonden, wil ik gerust aanvaarden, hoewel ik het eigenaardig vind dat cijfers van de Brussels Airport Company verschillen van de cijfers van Belgocontrol. Hoe dan ook zitten we met het cijfer van 24.899 heel dicht bij het maximum. Hoe zal dat in de nabije toekomst evolueren, zeker als de lagekostenterminal operationeel zal worden? Het is de bedoeling dat de vliegtuigen ervan in de eerste plaats overdag zullen vliegen en ik ga daar ook van uit. Ik ben er ook van overtuigd dat een aantal van de vluchten ook voor 6 uur 's morgens en na 23 uur 's avonds zal plaatsvinden, waardoor het aantal vluchten zeker zal toenemen.

Ik ben wat ontgoocheld in het feit dat u zegt dat u op dit ogenblik niet kunt inschatten wat dat zal betekenen aan extra geluidsimpact en -hinder. Ik weet niet of, wanneer er door de lagekostenterminal 20 percent meer passagiers zullen zijn, dat ook betekent dat er ook 20 percent meer vluchten zullen zijn, maar het zal in elk geval heel wat extra vluchten meebrengen. Ik vind het toch wat mager dat de enige maatregel die daar tegenover wordt gesteld, het isoleren is en wat spelen met de ruimtelijke ordening. Dat heeft tot vandaag de problematiek al niet kunnen oplossen, laat staan dat dat zal kunnen als er een geweldige uitbreiding van de luchtvaartactiviteiten komt, zoals staat in het START-plan en de ontwikkelingsvisie die in opdracht van de Vlaamse Regering is ontwikkeld.

U bevestigt dat het standpunt van de regering blijft dat het aantal nachtvluchten na de reorganisatie van DHL op 16.000 zal worden gebracht. Ik neem daar nota van, maar hoe zult u dat afdwingen? Welke concrete richtlijnen zullen er komen? Moet daar een nieuw ministerieel besluit voor komen? Is dat een intentie, of zult u dat hard maken en duidelijk tegenover de uitbaters van de luchthaven stellen dat dit een limiet is. 16.000 is in een zo druk bevolkt gebied als de regio van Zaventem, een van de meest dichtbevolkte regio's van heel Europa, nog een belangrijk aantal. Zeker nu de gelegenheid zich voordoet met de reorganisatie van DHL, zou het zinvol zijn om geleidelijk naar een afbouw van de nachtvluchten te gaan.

Tot slot stel ik eens te meer vast dat er voor drie van de vier poten waar het START-project op is gebaseerd, heel wat concrete projecten zijn om ze te verwezenlijken, met name de uitbreiding van de bedrijventerreinen, het verbeteren van de toegang tot de luchthaven met megalomane projecten zoals het verdubbelen van delen van de noordelijke ring. Ook de expansie van de luchtvaart zit eraan te komen, zoals duidelijk is gebleken uit uw antwoord.

Veel concrete initiatieven in verband met de vierde poot, namelijk het verbeteren van de leefomgeving, zijn er jammer genoeg niet. Het is nochtans duidelijk

dat, als men het ecologisch draagvlak, dat enorm onder druk staat in de luchthavenregio, wil herstellen, er maar één enkele maatregel mogelijk is, namelijk snoeien aan de bron, met name in het aantal vluchten. Daarom pleiten we ervoor om het aantal vluchten overdag tot maximaal 250.000 te beperken, en op termijn tot een volledige afbouw van het aantal nachtvluchten over te gaan.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Dit verdient een ruimer debat, en dat zal wel volgen in de loop van de komende maanden als er een nieuw spreidingsplan komt. Ik zou het waarderen als de commissie voor Leefmilieu daar ruimte voor maakt.

Het feit of het plafond al dan niet is overschreden met 100 of minder vluchten, is niet zo relevant. Acht jaar geleden werd beloofd dat er geen nachtvluchten meer zouden zijn. Heel die regio kreeg een perspectief dat er misschien geen nachtvluchten meer zouden zijn, of dan toch alleszins een serieuze vermindering. Nu zien we dat men tegen het plafond aan zit en dat de nachtvluchten de jongste jaren weer zijn toegenomen. Beeldt u zich in in welke context mensen die zich met dat dossier bezighouden, op dit ogenblik redeneren.

Door de contacten die ik heb, is het mijn overtuiging dat DHL zijn activiteiten zal herstructureren in Zaventem. Het zal dus niet met minder vluchten gebeuren, integendeel, het is een booming business. Het zal het op een andere manier doen: minder pakjes, andere bestemmingen enzovoort. DHL zal de business rentabiliseren. Het heeft een slot in het hart van Europa en zal dat niet opgeven. Als DHL zou stoppen, dan zullen de concurrenten in die markt komen. Ik heb dat altijd zo gedacht, en dat komt ook zo uit. Ik noteer dat de Vlaamse Regering zegt dat ze de vergunning van 25.000 tot 16.000 zal beperken. Ik hoop dat dat nog altijd het standpunt is, maar ik wil dat nog wel zien, rekening houdend met wat op dit ogenblik op de luchthaven bezig is.

We moeten oppassen met het creëren van illusies. Er is sprake van een lowcostterminal. Het perspectief daarvan is dat het aantal vluchten zal toenemen de volgende jaren, of dat rapport er nu is of niet. Dat verhoogt het probleem van de spreiding. Het gaat niet alleen over nachtvluchten, hier gaat het over dagvluchten. We staan voor een expansie van de luchthaven, en daarom gaat de discussie over het dag- en het weekendverkeer. De jongste jaren gaat de discussie in de regio niet zozeer over de nachtvluchten. Nu men weet dat die opnieuw toenemen, kan dat misschien weer een discussie worden.

Men heeft het perspectief gekregen dat het aantal nachtvluchten zou worden gehalveerd, maar nu gaat het over de dagvluchten en de capaciteit van de luchthaven. We mogen niet de illusie creëren dat de volgende jaren de

expansie van de luchthaven zal afnemen. Het aantal vliegtuigen zal toenemen. De Vlaamse Regering heeft trouwens een heel START-programma opgezet, waarbij ze ervan uitgaat dat de luchthavenregio zal groeien. Die optie is genomen. Langs de ene kant verwacht men een enorme expansie van de luchthaven en wordt dat gestimuleerd, maar langs de andere kant komt men zeggen dat een lowcostterminal niet mag, omdat het aantal passagiers dan gaat toenemen.

Voor mij is de essentie hoe we tot een gecontroleerde en milieugerichte organisatie van de hinder rondom de luchthaven komen, rekening houdend met het historisch baangebruik en de hele discussie die we al gedurende drie jaar voeren en waar we niet uit geraken. De Vlaamse Regering, en ik bedank ze daarvoor, heeft altijd een correcte interpretatie gegeven aan de houding die vanuit de omgeving van de luchthaven naar voren is gebracht.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Van Rompuy, ik denk dat u een zeer juiste analyse maakt. U vraagt hoe we dat allemaal in de hand kunnen houden. De luchthavensector komt straks wellicht in het ETS-systeem. Mijnheer Bex, dat zal voor een deel de internalisering van de kosten betekenen. De CO₂-uitstoot van de vliegtuigen zal betaald moeten worden en zal een impact hebben op de tickets. Dat is een factor waar de hele sector in de toekomst rekening mee zal moeten houden.

Ik trap een open deur in als ik zeg dat de exploitatie van de luchthaven an sich een federale bevoegdheid is. We moeten ook oppassen als we in de milieuvergunning bepaalde zaken gaan wijzigen. Mijnheer Glorieux, u vraagt hoe we dat dan gaan doen. Als we een beslissing nemen, is uiteraard een wijziging van de milieuvergunning noodzakelijk. Maar we moeten ervoor zorgen dat het ene met het andere concordeert en we geen disproportionele dingen doen. Daarom zijn de afspraken die gemaakt zijn binnen het Overlegcomité, zo belangrijk.

Mijnheer Bex, de cijfers ga ik laten nakijken. Als er overtredingen zijn, moet de Milieu-inspectie Vlaanderen optreden. Dan rijst natuurlijk de vraag hoe we gaan optreden, maar het is in elk geval de bevoegdheid van onze eigen Milieu-inspectie.

De voorzitter: De stand van de procedure wordt meegedeeld als die beschikbaar is en de cijfers worden nagetrokken. Deze informatie zal aan het commissie-secretariaat worden bezorgd.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Vera Dua tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het nieuwe jachtbesluit

Vraag om uitleg van mevrouw Vera Van der Borgh tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over een evaluatie van de jachtbeperkingen in vogelrijke gebieden

De voorzitter: Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de Vlaamse Regering moet een nieuw besluit nemen betreffende de organisatie van de jacht.

Mevrouw de minister, u weet dat dit besluit normaal moet gelden van 1 juli 2008 tot juni 2013. Dat betekent dat u niet veel tijd meer hebt om knopen door te hakken, want de mensen op het terrein moeten ruim op voorhand weten wat de regels zullen zijn. Als het besluit te laat wordt gepubliceerd, kunt u in de problemen komen, dat weet u.

Er is momenteel een samenwerkingsverband van 128 organisaties, die samen meer dan 300.000 leden vertegenwoordigen. Zij hebben een gezamenlijk voorstel gedaan om de jachtregeling efficiënter, doorzichtiger en natuurvriendelijker te maken.

Mevrouw de minister, ik weet dat u ondertussen op de hoogte bent van hun eisenpakket. Ik zal het vlug overlopen. Het gaat over de bepalingen in verband met roofvogels en een algemeen verbod op de jacht met exotische en hybride roofvogels. Men vraagt een verbod om te jagen voor zonsopgang en na zonsondergang. Voor elk van deze regels zijn er argumenten, maar ik ga de commissie daar niet mee bezwaren, want ik vermoed dat de leden voor een deel zelf op de hoogte zijn.

Er wordt gevraagd om de jacht op patrijzen, smienten en meerkoeten niet te openen deze keer, omdat het vogels zijn die onder druk staan. Er worden iets meer sancties gevraagd als het wildbeheersplan niet tijdig wordt ingediend.

De organisaties vragen ook om een aantal jachtperiodes later te openen of vroeger te sluiten. Ze vragen een extra beperking voor de jacht op waterwild bij langdurige vorst, want dat is ook belangrijk voor de bescherming van die vogels. Het bezit van boom- en steenmarters, bunzings en hermelijnen moet strenger worden aangepakt. Een aantal vragen gaan specifiek over de jacht op de vos.

Wat betreft het uitzetten van fazanten moet komaf worden gemaakt met het compromis dat ooit werd bereikt over de broedsels, want dat was toch een zeer wankel evenwicht. Daarnaast lijkt ook een algemeen verbod om te jagen bij sneeuw evident.

De organisaties vragen ook een verbod op het gebruik van lokvogels en een verbod om andere lokmiddelen te gebruiken, zoals de duivencarroussels. Ze vragen een verbod om te jagen op minder dan 200 meter van een voederplaats en een algemeen verbod om te jagen op zon- en feestdagen.

Mevrouw de minister, dat is het eisenpakket van Vogelbescherming Vlaanderen. GAIA (Global Action in Interest of Animals) hoort bij die 128 verenigingen, maar heeft nog een aparte vraag gesteld, om, zoals in Luxemburg, de jacht op katten te verbieden en andere principes toe te passen. U weet dat GAIA daarvoor een grote petitie start en dat het onderwerp bij de mensen blijkbaar heel sterk leeft. De mensen gaan eigenlijk niet akkoord met het feit dat wordt gejaagd op katten. Ik denk dat u daar oor voor moet hebben.

Mevrouw de minister, ik weet dat u ondertussen twee besluiten klaar hebt. Ik heb ze doorgenomen, maar heb vastgesteld dat er op het eerste gezicht nagenoeg niets is terug te vinden van wat wordt gevraagd door die verenigingen. In artikel 5 van het voorwaardenbesluit wordt bepaald dat de wildbeheerseenheden en jachtrechthouders zelf mogen afbakenen waar al dan niet gejaagd mag worden in vogelrijke gebieden. Dat is echt de wereld op zijn kop, waar we absoluut niet kunnen mee leven. Mevrouw de minister, blijft u bij dit voorstel?

Natuurpunt vzw heeft ondertussen ook fel gereageerd op uw voorstel. Het resultaat is voor Natuurpunt onaanvaardbaar, met eigenlijk dezelfde argumenten als die van Vogelbescherming Vlaanderen.

Er zijn heel wat verwachtingen voor de nieuwe openingsbesluiten. Over wat momenteel voorligt, is weinig enthousiasme, om niet te zeggen dat er hevig protest zal ontstaan als er niets aan wordt gewijzigd.

Mevrouw de minister, hoe zit het met het nieuwe jachtbesluit? Er zijn nu twee voorstellen van u, maar hoe zal dat verder evolueren en wat is de timing?

Hebt u ondertussen nog formeel overleg gevoerd met de natuurbeschermingsorganisaties over het nieuwe jachtbesluit? Bent u van plan om iets meer rekening te houden met de voorstellen van die 128 organisaties? In hoeverre bent u bereid gehoor te geven aan de vraag van de dierenrechtenorganisaties om de kat als bejaagbare soort te schrappen?

De voorzitter: Deze vragen waren al een tijdje geleden ingediend. Ik heb ook met de twee indieners besproken om de vragen te koppelen aan de eerste vaststelling van het nieuwe jachtopeningsbesluit door de Vlaamse Regering. Ik heb de vragen vandaag geagendeerd, omdat dat nog even uitbleef. Op basis van nieuwe informatie weet ik nu dat we de problematiek in zijn geheel voor het

paasreces zullen kunnen bespreken met de minister, maar ik kon de vraagstellers niet langer aan het lijntje houden.

Mevrouw Van der Borgh heeft het woord.

Mevrouw Vera Van der Borgh: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik zou me willen aansluiten bij de vraag, maar uiteraard vanuit een andere invalshoek.

Mevrouw de minister, in hoeverre zal in het nieuwe openingsbesluit rekening worden gehouden met de belangen van de jagerij, de Hubertusvereniging Vlaanderen, die ongeveer 100.000 leden en sympathisanten telt? In hoeverre zal rekening worden gehouden met de belangen van de landbouwers, de Boerenbond en het Algemeen Boerensyndicaat, die ongeveer 300.000 leden tellen?

In hoeverre zal rekening worden gehouden met de belangen van de bijzondere veldwachters en het Vlaams Instituut voor de Bijzondere Veldwachter, dat toch een duizendtal leden telt?

In hoeverre is rekening gehouden met de belangen van het Platform Buitengebied vzw, dat ruim 600.000 mensen vertegenwoordigt?

Mevrouw de minister, het is inderdaad belangrijk dat rekening wordt gehouden met de belangengroepen. Maar we mogen niet uit het oog verliezen dat moet worden ingespeeld op de problemen waarmee het agentschap in de eerste plaats en de jagers en landbouwers in de tweede plaats op het terrein te kampen hebben.

Ik zou graag twee voorbeelden aanhalen. Het aantal meldingen van bijzondere bejaging bij het Agentschap voor Natuur en Bos, gebaseerd op de artikelen 22 en 23 van het Jachtdecreet en op basis van de artikelen 8, 10 en 12 van het huidige jachtopeningsbesluit, is bijzonder hoog. Mevrouw de minister, in hoeverre hebt u hier rekening mee gehouden?

In de commissie kwam recent nog de problematiek van de everzwijnen aan bod. In hoeverre werd rekening gehouden met het oneigenlijke gebruik van artikel 135 van het Gemeentedecreet, dat toelaat om bij gevaar voor de veiligheid bijvoorbeeld everzwijnen te schieten? Mevrouw de minister, houdt u vast aan het oneigenlijke gebruik of wordt ook deze situatie rechtgetrokken?

Mijnheer de voorzitter, tot daar een reactie op de vraag van mevrouw Dua. Dan kom ik nu tot mijn vraag om uitleg over de evaluatie van de jachtbeperkingen in de vogelrijke gebieden.

De term vogelrijke gebieden heeft betrekking op alle gebieden in Vlaanderen die van internationaal belang zijn voor watervogels in het kader van de Ramsarcon-

ventie, het AEWA-verdrag (overeenkomst inzake de bescherming van Afrikaans-Euraziatische trekkende watervogels) en de Europese Vogelrichtlijn.

De selectie gebeurde op het 1 percentcriterium, wat betekent dat in die gebieden geregeld minstens 1 percent van een bepaalde vogelsoort voorkomt van de totale geografische Noordwest-Europese populatie.

In die vogelrijke gebieden gelden andere jachtopeningstijden. Het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) heeft naar aanleiding van de nieuwe openingsbesluiten die op stapel staan een advies opgesteld. In dat advies staat dat het evalueren van de jachtbeperkingen in de vogelrijke gebieden een diepgaander onderzoek vergt, dat in het kader van dit advies niet haalbaar bleek. Bovendien duurt het vaak minstens drie tot vier jaar voor watervogels reageren op een veranderende jachtsituatie en is in dit stadium nog geen betrouwbare evaluatie mogelijk, aldus INBO.

Mevrouw de minister, klopt het dat er in de vogelrijke gebieden nog geen evaluatie is gebeurd naar de jachtbeperkingen? Kunt u toelichten waarom dit nog niet is gebeurd en plant u een dergelijke evaluatie? Binnen welke termijn mogen we die evaluatie dan verwachten? Als er wel een evaluatie is gebeurd, kunt u dan de, eventueel tussentijdse, bevindingen geven van de effecten van jachtbeperkingen in de vogelrijke gebieden?

De voorzitter: De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs: Ik heb wat bedenkingen. Ik heb natuurlijk de documenten van de Hubertus Vereniging en Vogelbescherming Vlaanderen doorgenomen. Ik kan dat binnen 14 dagen nog wat uitgebreider doen, maar na de lezing van al deze documenten ga ik ervan uit dat jagers aan wild- en natuurbeheer doen. Ik heb een bedenking bij het voorgestelde verbod op jagen bij sneeuwval. In 2005 bijvoorbeeld waren er in februari en maart 15 sneeuwdagen. Dat betekent 15 dagen geen jacht. Dat kan problemen stellen voor de gewasbescherming en de overpopulatie van bijvoorbeeld konijnen.

Er is ook een verbod gevraagd op jacht op zon- en feestdagen. Jagers hebben meestal in de week voltijdse banen en in de winter is de zonsopgang laat en de zonsondergang vroeg. Op gewone dagen is al geen mogelijkheid meer over om aan wildbeheer te doen. Het wildbeheerplan kan dus moeilijk uitgevoerd worden. Meer klachten van wildschade kunnen we missen, het zet de mensen op tegen de natuur.

De sanctie voor het niet tijdig indienen van een wildbeheerplan, betekent dat er dat seizoen geen opening van de jacht is. Dat leidt tot een onevenwichtige wildpopulatie en een te grote wildschade. De sanctie is niet in verhouding tot het beoogde doel, namelijk een goed

georganiseerd wildbeheer. Het rapen van eieren en het terugzetten van fazanten en patrijzen is de enige manier om de vernietiging door landbouwtoepassingen te vermijden en de populatie in stand te houden. Wat het sluiten van de jacht op de smient betreft, lees ik dat de jacht op deze watervogel te talrijk is in West- en Oost-Vlaanderen, maar in andere provincies niet. De jacht op de smient kan worden opgenomen in het wildbeheerplan.

Wat het jagen na zonsondergang aangaat, veroorzaken eenden en ganzen veel schade aan gewassen. Ze worden het gemakkelijkst bejaagd na zonsondergang omdat ze dan foerageren. Daar moet rekening mee gehouden worden. Men wil de jacht op de gans gelijkstellen aan de wilde eend en de periode verlaten. De vraag is of het niet omgekeerd kan.

De vraag is ook of de bejaagbare soorten altijd te onderscheiden zijn van de beschermde soorten. De opening van de jacht moet aangepast zijn aan de trekperiodes van de beschermde soorten. In augustus zijn er nog geen overwinterende ganzen aangekomen. Het is een goede periode om bestaande overpopulaties te bestrijden.

Tot slot is de jacht op de vos goed voor het natuurbeheer want een vos is een bedreiger voor de grondbroeders die het nu toch al zo moeilijk hebben.

De voorzitter: De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch: Het onderwerp is tijdens deze zittingsperiode nogal geliefd. Er wordt niet voor de eerste keer over gedebatteerd. Ik zal kort zijn. We moeten rekening houden met de realiteit, en de realiteit verandert soms snel. Een gezond pragmatisme dringt zich op. Ik treed de tussenkomst van de heer Matthijs volledig bij. Niet alleen de bejaging moet herbekeken worden, ook de bestrijding van sommige diersoorten die op dit ogenblik omwille van onnatuurlijke omstandigheden een veel te grote populatie kennen.

Voorts komt er een advies van het Benelux-parlement aan de drie onderscheiden regeringen over de uniformiteit van de jachtwetgeving.

Het is mij ook opgevallen dat we de laatste weken worden geconfronteerd met een hemeltergend tv-spotje van Natuurpunt. Ze maken er werkelijk een potje van. In het kader van de vogelbescherming tonen ze plots twee jagers met geschoten fazanten. Dat kan niet. We moeten deze organisatie erop wijzen dat ze over de schreef zijn gegaan.

De voorzitter: De heer Callens heeft het woord.

De heer Karlos Callens: We weten intussen hoeveel schade sommige dieren aan landbouwgewassen aanbrengen. Ik denk aan sla, koolrabi, maïs of bloemkool. We moeten ermee rekening houden dat jagers de landbouwers

een handje kunnen toesteken. Ik leg er de nadruk op omdat we weten dat het niet zo gemakkelijk is om via het Rampenfonds of een ander fonds een vergoeding te krijgen voor de schade die werd aangebracht.

Zelfs al is er al een tweetal jaren een decreet gestemd over het betalen van schade, toch heeft de minister van Landbouw daar nog geen uitvoering aan gegeven. Ik stel voor om binnen 14 dagen de jagers de mogelijkheid te bieden om de schade bij de landbouwers te beperken. Het moet hen niet te ingewikkeld gemaakt worden zodat ze op korte termijn kunnen ingrijpen en mogelijke schade door overtollige duiven of konijnen kunnen beperken.

De voorzitter: De heer De Bruyn heeft het woord.

De heer Piet De Bruyn: Ik ben nieuw in de commissie en zal me dus strikt aan 2 minuten spreektijd houden. Ik deel de bekommernis van collega Dua wat betreft het tijdspad dat u rest, mevrouw de minister, voor het in voege treden van het nieuwe jachtopeningsbesluit, maar ook inzake de vele terechte opmerkingen die natuurbeschermingsorganisaties hebben gebundeld. Ik zal er tijdens het uitgebreide debat binnen twee weken graag op terugkomen, maar ik wilde nu alvast mijn intentie meegeven.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Dit debat zal altijd de gemoeiden opjagen. Ik herinner aan de discussie die we een jaar geleden hebben gevoerd over de jacht in de publieke groendomeinen. Dat heeft toen heel wat commotie met zich meegebracht. Er komen verschillende belangen samen. Enerzijds zijn er de jagers die hun vrijheid opeisen om hun hobby te beoefenen. Anderzijds hindert dat de zachte recreanten om ongestoord te wandelen, te fietsen of van de natuur te genieten. Ze doen dat liever zonder dat de kogels hen om de oren fluiten. Voorts zijn er de landbouwers, die soms schade ondervinden van wild. De belangen komen hier samen en ik besef dat het moeilijk is om een goede afweging te maken. Ik wil niet alle voorstellen van vogelbescherming overlopen. Ik laat het aan uw wijsheid over.

Het creëren van jachtvrije zones in waterrijke gebieden, Vogelrichtlijngebieden en Habitatrichtlijngebieden kunnen maken dat er minder verstoring in die gebieden plaatsvindt en dat de beestjes net naar de landbouwgebieden moeten worden gedreven om daar wildschade te gaan aanrichten. Als we vanuit de Vlaamse overheid geld uitgeven aan de inrichting, het onderhoud en de aankoop van natuurgebieden, moeten we ook zorgen dat het geld rendeert en de jagers niet de vruchten van de investeringen oogsten. De natuurwaarden die we willen creëren, herstellen of behouden, mogen niet opnieuw tenietgedaan worden.

We moeten hier de afweging maken. Het creëren van jachtvrije zones in waardevolle natuurgebieden brengt een vermindering met zich mee van de wildschade die momenteel wordt aangericht in landbouwgebieden. Ik wilde dat nog meegeven alvorens u overgaat tot de invoering van het jachtopeningsbesluit. Het Jachtdecreet zelf zal wellicht moeten worden aangepast.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De evenwichten in de jacht zijn sowieso precair. Het vogel- en wildbestand is een thema dat de gemoederen enorm doet oplaaien. Ik kijk uit naar de discussie binnen twee weken. Het is een zware opdracht om een evenwicht tussen al deze bekommernissen te zoeken. Het gaat over meer dan het opeisen van het jachtrecht, het gaat ook over landbouwers, recreanten en nog veel meer.

Mevrouw Dua, er bestaan intussen al verschillende gewijzigde ontwerpen. U hebt er waarschijnlijk maar een van. Maar men moet natuurlijk ergens beginnen.

Het is mijn bedoeling om twee besluiten uit te vaardigen: een besluit waarin de openingstijden worden geregeld, en een besluit dat de voorwaarden regelt. De voorwaarden scheppen een algemeen kader voor de jacht, de openingstijden vervallen regelmatig. Of daar wijzigingen aan het Jachtdecreet voor nodig zijn, mijnheer Martens, laat ik nog even in het midden.

De voorbereidende besprekingen over een voorontwerp van nieuw jachtbesluit zijn volop aan de gang. Daarna wordt het behandeld door de Vlaamse Regering. Er zijn al een pak adviezen binnen. Aan de geïnteresseerden kan ik de studie van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) overmaken. Daarin staat het voorbereiden van de werk. Er werden vragen gesteld aan het INBO. Ik zal daar straks dieper op ingaan.

Na de eerste principiële goedkeuring van het voorontwerp door de regering, moet het worden voorgelegd aan de Vlaamse Hoge Jachtraad, de Vlaamse Hoge Raad voor Natuurbehoud en de Land- en Tuinbouwraad. Deze adviesvraag gebeurt dus na de eerste principiële goedkeuring. Die bepaling is opgenomen in artikel 4 van het Jachtdecreet. Ik zal die bepaling naleven en respecteren. Met deze adviesronde zal ook de kans gegeven worden aan de betrokken doelgroepen om op een meer formele wijze in te gaan op de met dit ontwerpbesluit naar voren gebrachte beslissingsvoorstellen. Het is ook mijn bedoeling om met de argumentatie rekening te houden. In het verleden heb ik al een aantal keren aangetoond dat ik niet bang ben om na een eerste vaststelling bij te sturen vooraleer over te gaan naar de tweede vaststelling.

Ik heb met de voorzitter afgesproken om na de eerste vaststelling te zorgen voor een toelichting over de grote

opties. Daarna kan daarover een grondige gedachtewisseling worden gehouden. Ik weet immers dat de commissie erg geïnteresseerd is in deze materie. Indien u dat wenst, kunnen we de timing ook aanpassen. De uiteindelijke beslissing wordt echter genomen door de regering. U weet ook dat de timing krap is. Er zijn tegenstrijdige en verschillende maatschappelijke belangen in het geding. Toch wil ik tijdig landen en een besluit publiceren. We mogen niet in een gevarenzone belanden, waardoor de tekst jaren later vernietigd wordt en we niets meer hebben aan de geleverde inspanningen.

We moeten extreme oplossingen vermijden. Het eindresultaat moet een evenwichtig en werkbaar geheel zijn, dat oplossingen biedt voor de bestaande problemen. We moeten daarbij zo veel mogelijk tegemoetkomen aan de verzuchtingen van, onder anderen, recreanten.

Er is in het afgelopen anderhalf jaar over deze problematiek overleg gepleegd met volgende organisaties: de Hubertus Vereniging Vlaanderen, Vogelbescherming Vlaanderen, GAIA, Natuurpunt en de militaire overheid. Deze organisaties hebben elk min of meer uitgebreide en min of meer onderbouwde voorstellen ingediend. Op basis van deze inbreng heeft het Agentschap voor Natuur en Bos, na overleg met mijn kabinet, aan het INBO een meervoudige adviesvraag gesteld met tien vragengroepen. Ik zal ze niet allemaal opsommen. Ze gaan onder andere over de wilde eend, de – vanuit het ecologisch en populatie-ecologisch standpunt – voor- en nadelen van een vroegere opening van de jacht. Ik heb daarover een advies gekregen. Het heeft als basis gediend voor het werk dat daarna is geleverd.

Uiteraard betekent dat niet dat er geen rekening werd gehouden met de rest. Het is een basisdocument.

De vragengroepen bouwden voort op de wensen die naar voren werden gebracht. Uiteraard werd en wordt bij het opstellen van het voorontwerp rekening gehouden met elke gemotiveerde inbreng van het afgelopen anderhalf jaar. Het is nu wachten op een eerste principiële vaststelling. Daarna kan hier een gedachtewisseling worden gehouden.

Mevrouw Van der Borgh, er is inderdaad op dit moment nog geen omvattende evaluatie gebeurd betreffende de effecten op de te beschermen vogelsoorten in de vogelrijke gebieden. Daar zijn ook een aantal redenen voor. De belangrijkste reden is dat het evalueren van veranderingen in een jachtregime bijzonder moeilijk door te voeren is op een korte termijn. Dieren moeten zich kunnen aanpassen aan de veranderde situatie en bij wijze van spreken 'leren' of er al of niet gevaar dreigt. Uit buitenlandse studies is gebleken dat dit leerproces meestal verscheidene jaren duurt. Een periode van vier tot vijf jaar is niet ongewoon. De beperkingen in de vogelrijke gebieden dateren van 2003. Waarschijnlijk is een evaluatie ten vroegste pas vanaf deze winter mogelijk.

Bovendien is er een oorzakelijkheidsprobleem. Bij een dergelijke evaluatie moet immers ook rekening gehouden worden met andere factoren, zoals met de strengheid van de afzonderlijke winters, met het succes van het respectievelijk afgelopen broedseizoen, met de andere habitatkwaliteiten van het vogelrijke gebied, en, niet het minst, met de algemene populatietrend van de te beschermen soorten in kwestie. Om betrouwbare en zinvolle conclusies te kunnen trekken, moet de evaluatie dus voortvloeien uit een inspanning die over verscheidene jaren aangehouden wordt, zodat de andere oorzakelijke factoren minstens gedeeltelijk kunnen worden weggefilterd.

Deze inspanning wordt wel degelijk geleverd op dit moment. Het is niet omdat er nog geen allesomvattende evaluatie is, dat we niet ons best doen. Er gebeuren door het INBO reeds lange tijd gestandaardiseerde tellingen van watervogels binnen en buiten de vogelrijke gebieden. Die worden de volgende jaren voortgezet, zodat de ontwikkelingen op de voet kunnen worden gevolgd en een vergelijking kan worden gemaakt.

Een stand van zaken levert op dat de jachtbeperkingen in de vogelrijke gebieden tot dusver niet echt geleid hebben tot een klaarblijkelijke algemene toename van overwinterende watervogelpopulaties in Vlaanderen. De meeste soorten bleven de afgelopen jaren vrij stabiel. Maar dit zou veeleer te maken hebben met externe factoren, zoals het feit dat de temperaturen in de afgelopen winters zeer zacht waren. Dat maakt dat meer watervogels dan voorheen noordelijker bleven overwinteren.

In een aantal regio's en gebieden werden wel merkbare veranderingen in de verspreiding van watervogels vastgesteld. Die zouden toegeschreven kunnen worden aan de doorgevoerde jachtbeperkingen in de vogelrijke gebieden. Een voorbeeld is de smient, een eendensoort die vooral in poldergebieden voorkomt. Vroeger zaten smienten overdag sterk geconcentreerd in een klein aantal jachtvrije gebieden. De afgelopen jaren heeft de soort zich echter meer en meer verspreid over verschillende poldercomplexen.

Mevrouw Van der Borgh, conclusies zijn pas mogelijk na een aantal jaren. Ik hoop dat we die dit of volgend jaar kunnen trekken.

De voorzitter: Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua: Mijnheer de voorzitter, het is goed dat we over veertien dagen de zaak grondiger bekijken in de commissie. Ondertussen zullen we het rapport met zeer veel interesse lezen.

Minister Hilde Crevits: We gaan daarop in voor de adviezen van de andere raden beschikbaar zijn. Dat is niet zo erg. Het parlement heeft daarover ook een mening.

De voorzitter: Mevrouw Van der Borgh heeft het woord.

Mevrouw Vera Van der Borgh: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. We moeten nog even geduld uitoefenen vooraleer we de evaluatie hebben. Ik kijk uit naar de bespreking die we over veertien dagen zullen houden. (*Opmerkingen van minister Hilde Crevits*)

De heer Bart Martens: Moeten we niet wachten tot de adviezen beschikbaar zijn? Die kunnen inspirerend werken.

De voorzitter: We houden ons aan de afgesproken regeling. Het parlement krijgt al vaak het verwijt te laat te zijn. Als het nodig is, houden we een nieuwe bespreking.

Het incident is gesloten.
