

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



Zitting 2008-2009

11 december 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

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

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Anne Marie Hoebeke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de bestrijding van overlast door duiven	1
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gevolgen van de gewijzigde milieuvergunningenreglementering (VLAREM II) inzake de aansluiting op de riolering	
Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de controle en handhaving van de correcte uitvoering van de ontkoppeling van regenwater en afvalwater bij het aanleggen van een gescheiden rioleringsstelsel door steden en gemeenten	3
Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de wateroverlast rond natuurgebieden	9
Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het meldpunt voor zondagsjacht, dat naar aanleiding van de beslissing van de Vlaamse Regering van 30 mei 2008 werd ingesteld	13
Interpellatie van de heer Joris Vandenbroucke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aangekondigde hervorming van de belasting op inverterstelling en de koppeling aan de ecoscore	
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aanpak van fijn stof en de recente berichtgeving ter zake	
Vraag om uitleg van de heer Patrick De Klerck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aangekondigde premie voor de plaatsing van roetfilters op dieselwagens	
Interpellatie van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beleid van de Vlaamse Regering ten aanzien van fijn stof en verkeer	15
BIJLAGE	
Bijlage bij de interpellatie van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beleid van de Vlaamse Regering ten aanzien van fijn stof en verkeer	27

Voorzitter: de heer Patrick Lachaert

Vraag om uitleg van mevrouw Anne Marie Hoebeke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de bestrijding van overlast door duiven

De voorzitter: Mevrouw Hoebeke heeft het woord.

Mevrouw Anne Marie Hoebeke: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, in stedelijke gebieden, in gemeenten en wellicht ook op vele andere plaatsen met bewoning worden we geconfronteerd met overlast door duiven. Duiven zijn aangenaam voor ouderen, want die houden ervan om de dieren te voederen en zo meer, maar de overlast van duiven heeft grote gevolgen voor het leefmilieu, maar ook voor de omwonenden. Duiven brengen niet alleen schade toe met hun uitwerpselen: andere dieren die duivenkadavers opeten, worden vaak vergiftigd en zo meer.

Er zijn verschillende systemen op de markt om de duivenpopulatie een halt toe te roepen. Het ene is al diervriendelijker dan het andere. Onderzoek heeft uitgewezen dat het verjagen of het verplaatsen van duiven slechts een tijdelijk effect heeft. Ik heb mijn vraag gebaseerd op gesprekken, maar ook op een studie die stelt dat het vangen en doden van duiven niet onmiddellijk tot een oplossing leidt. Het doden of verjagen van oudere duiven heeft immers een invloed op de populatie. Doordat er minder voedselconcurrentie is, beginnen de jongere duiven immers aan een nieuw leven en aan procreatie.

Om de oorzaak van de grote hoeveelheid stadsduiven aan te pakken, lopen er al experimenten. Dat is het geval in Antwerpen, maar zeker ook in het buitenland. Nederland is er in diverse grote steden al mee bezig, Duitsland ook, onder meer in Keulen. Daar bestaat een systeem, dat in bepaalde steden zelfs al stedenbouwkundig deel uitmaakt van het stadsbeeld, dat een 'duiventil' wordt genoemd. Het is een constructie die op gebouwen van een zekere hoogte wordt geplaatst, niet op de grond, want het gaat niet om de klassieke vorm van duiventil. De duiven nestelen in die til, maar de eieren van de dieren worden wegenomen en door nepeieren vervangen. Bepaalde steden die er al een tijdje ervaring mee hebben, hebben er baat bij. Ze zien dat de populatie op een gelijk niveau blijft, dat er niet langer sprake is van vervuiling van monumenten, openbare gebouwen, private woningen, zolders en zo meer.

Mevrouw de minister, vandaar mijn vragen. Het is misschien niet alledaags, iemand in de commissie voor Leefmilieu die interesse toont voor duiven, maar het

gaat in veel steden daadwerkelijk om een probleem. Ik ben diervriendelijk ingesteld, mijn fractie ook, net als veel gemeenten.

Neemt het Vlaamse Gewest initiatieven voor het bestrijden van duivenoverlast in steden en gemeenten en zo ja, welke? Kunt u een overzicht geven van de diverse wijzen van bestrijding die in Vlaanderen kunnen worden toegepast en van de toegepaste methodes?

Voorziet u in een overleg over de meest efficiënte methode om de problemen aan te pakken in dezelfde mate als dat in Antwerpen gebeurt? Bent u bereid om de informatie die u verkrijgt, over te maken aan de steden en gemeenten zodat zij er ook baat bij kunnen hebben?

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer Johan Vrancken: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag aan bij de vraag van collega Hoebeke. Het gaat inderdaad om een probleem in de grote steden, zeker op het vlak van de uitwerpselen. Bovendien zorgt de duivenpopulatie ook voor de verspreiding van allerlei ziektes. Misschien kan de minister ons iets meer vertellen over verspreiding van ziektes die samenhangen met de verspreiding van de duivenpopulatie, en over wat daartegen kan worden gedaan bovenop het terugdringen van de duivenpopulatie op zich.

De heer Patrick Lachaert: Een aantal jaar geleden heb ik ervaren dat er ook een tijdelijke en dure oplossing is: het inzetten van valken van een Limburgse bvba. Een andere mogelijkheid wordt gebruikt bij justitiepaleizen en openbare gebouwen. Het is een heel efficiënt middel: het plakken van punten.

De voorzitter: De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs: In bepaalde stedelijke gebieden in mijn regio hebben we goede ervaringen met de valken. Als ze een drietal maanden actief zijn, is er al resultaat.

De heer Patrick Lachaert: Het is wel een kostelijke zaak. Indertijd ging het om 110.000 frank voor een weekend.

De voorzitter: De heer De Klerck heeft het woord.

De heer Patrick De Klerck: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me aan bij de woorden van de heer Matthijs. We hebben een tijdje geleden ook valken ingezet. Hierdoor is de duivenpopulatie sterk gedaald. Vooral onze bescherm-

de gebouwen hadden veel last van de overal aanwezige duivenfeces. Dat probleem is ondertussen opgelost.

Wat nog niet is opgelost, is de meeuwenproblematiek. Ik heb de minister hier al eerder een paar vragen over gesteld. Meeuwen zijn moeilijke dieren. Ze worden steeds minder schuw en ze komen steeds dichterbij de mensen. Toeristen en andere mensen voederen hen vaak. Ze vliegen niet weg indien er valken in de buurt zijn.

Ik heb onlangs een oplossing voor het doorprikken van vuilniszakken gevraagd. De minister heeft toen naar een proefproject verwezen. De resultaten hiervan blijken, spijtig genoeg, echter niet positief. De alternatieve zakken werden nog steeds doorprikt. Hierop heeft de minister aangekondigd na te gaan of er nog andere alternatieven waren. Ik heb hier vandaag geen concreet antwoord op te krijgen. Ik wil gewoon die vraag even in herinnering brengen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, vogels zijn in deze commissie al meermaals aan bod gekomen. Dit leidt telkens tot vele reacties. Die reacties zijn terecht. Het betreft hier immers een moeilijke evenwichtsoefening. Voor de eenen zijn het aangename diertjes. Volgens anderen veroorzaken ze, zeker als ze met te veel zijn, vooral overlast.

Op zich zijn stadsduiven in Vlaanderen niet beschermd. De Vlaamse regelgeving die betrekking heeft op de vogelbescherming, sluit de tamme duivenrassen uitdrukkelijk uit. Hierover kan geen discussie bestaan. Die duiven vallen buiten het toepassingsgebied. Dit betekent dat alle bepalingen in het koninklijk besluit die voor de beschermde vogelsoorten gelden niet van toepassing zijn op stadsduiven.

Het doden of vangen van stadsduiven die van tamme duivenrassen afkomstig zijn, is zonder meer toegelaten. Er zijn geen wettelijke beperkingen van de middelen die hiertoe kunnen worden ingezet. De ingezette middelen moeten enkel selectief zijn. Ze mogen enkel ten aanzien van de stadsduiven in kwestie worden gebruikt, en ze mogen niet onbedoeld tot het doden van andere vogelsoorten leiden. Aangezien er geen bescherming is, mag eigenlijk al wat wettelijk is toegelaten op deze duiven worden losgelaten. We moeten enkel opletten dat we hiermee geen hele reeks andere vogelsoorten doden.

De heer Vrancken heeft een vraag over de gezondheidsproblemen gesteld. Ik kan hier nu geen exhaustief exposé over houden. De vraag om uitleg betreft in eerste instantie de bestrijding van overlast. Ik zal nagaan of dit onderwerp is onderzocht. Indien we over documenten beschikken, zal ik die laten bezorgen. Ik kan zijn vraag

op dit ogenblik in elk geval niet onmiddellijk beantwoorden.

Het Vlaamse Gewest heeft om een aantal redenen zelf nog geen initiatieven genomen om de problematiek van de verwilderde stadsduiven in stedelijke gebieden aan te pakken. Dit is eerst en vooral een kwestie van bevoegdheidsverdeling. Zoals ik net heb verklaard, is de regelgeving duidelijk en is er geen sprake van bescherming.

We mogen de wettelijk toegelaten middelen gebruiken. Uit de bevoegdheidsverdeling blijkt echter dat de gemeenten autonoom bevoegd zijn om met de problemen op hun grondgebied om te gaan. Het is niet de taak van de Vlaamse overheid te bepalen wat de gemeenten al dat niet moeten doen. Aangezien er geen beperkingen zijn en de stadsduiven niet beschermd zijn, kan elke gemeente de maatregelen nemen die ze meent te moeten nemen. *(Opmerkingen)*

De gemeenten zijn bevoegd voor alles wat van gemeentelijk belang is. Volgens artikel 2 van het Gemeentedecreet moeten gemeenten instaan voor alle aangelegenheden die met het welzijn van de burger en met het gemeentelijk belang te maken hebben. Dit omvat de gezondheidsaspecten binnen de gemeente. Artikel 135 van de Nieuwe Gemeentewet stelt de gemeenten dit zelf moeten regelen. Dit behoort uitdrukkelijk tot de gemeentelijke bevoegdheden. Artikel 135 van de Nieuwe Gemeentewet stelt uitdrukkelijk dat een gemeente passende maatregelen kan nemen om rampen, plagen en een epizoötie te voorkomen.

Mevrouw Hoebeke heeft gevraagd wat een gemeente dan precies kan doen. Een gemeente kan altijd een politiereglement uitvaardigen. Dat is perfect mogelijk. Een dergelijk reglement is het geschikte middel om deze problematiek aan te pakken.

Dit betekent natuurlijk dat de gemeenteraad een politiereglement moet uitvaardigen. Het lijkt me nuttig na te gaan of we dit gecoördineerd kunnen aanpakken en samen met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) een initiatief op het getouw te zetten. Ik ben perfect bereid de binnen het Vlaamse Gewest beschikbare knowhow ter beschikking te stellen. De VVSG zal hoe dan ook dit initiatief moeten nemen.

De vogelschrikkanonnen zijn hier al eerder ter sprake gekomen. De inschakeling hiervan valt onder de autonome gemeentelijke bevoegdheden. Ik kan in principe een omzendbrief met raadgevingen versturen. Het blijft evenwel de autonome bevoegdheid van de gemeenten om maatregelen te nemen.

Mevrouw Hoebeke heeft tevens gevraagd welke methodes precies bestaan om de overlast een halt toe te

roepen. Een aantal methodes, zoals het afsluiten van potentiële nestplaatsen, het plaatsen van metalen pinnen die het landen op bepaalde plaatsen verhinderen, het vangen door middel van duiventillen waarin voedsel is geplaatst om vogels te lokken en het verjagen met behulp van afgerichte roofvogels, zijn bekend.

De heer De Klerck en de heer Matthijs hebben daarnet verklaard dat roofvogels een efficiënte hulp kunnen betekenen. We moeten ons echter op de structurele oorzaken van de aanwezigheid van die vogels focussen. Mevrouw Hoebeke heeft al een aantal structurele oorzaken vermeld. We moeten een manier vinden om te voorkomen dat de populatie uitbreidt. Daarvoor is het nuttig dat gemeenten op eigen maat dit probleem aanpakken via een politiereglement. Ik ben bereid een overleg op te starten met de VVSG om na te gaan waar de knelpunten liggen en of zij een coördinerende actie kunnen ondernemen.

Mijnheer De Klerck, u had nog een vraag over de meeuwen. Ik ken de actuele stand van zaken niet, maar ik zal het laten opzoeken.

De voorzitter: Mevrouw Hoebeke heeft het woord.

Mevrouw Anne Marie Hoebeke: Mevrouw de minister, naar aanleiding van het bezoek van een Nederlander aan mijn gemeente en de studies die zijn uitgevoerd in samenspraak met Duitsland, zal ik u het voorstel over de duiventillen bezorgen.

Wij hebben aan de Schelde met valken gewerkt, maar de duiven verplaatsen zich en nestelen zich onder de Scheldebruggen waar ze evenveel last en schade berokkenen aan de schepen en de omwonenden.

Op bestaande gebouwen kan een metalen constructie worden geplaatst met gaten. Op die manier kunnen de eieren worden weggehaald op de plaatsen waar ze zich nestelen.

In Duitsland en Nederland engageert men daarvoor duivenmelkers en diervriendelijke ouderen. Zij voeren de dieren en ruimen de duiventillen op. Op die manier krijgen we een win-winsituatie. Ik zal u die documentatie bezorgen, mevrouw de minister.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer Johan Vrancken: Mevrouw de minister, u hebt het over het terugdringen van de duivenpopulatie, met alle mogelijke middelen. Hoort daar ook vergiftiging bij? Schept dat geen problemen voor andere vogelsoorten? Is verdelging toegelaten? Dat gebeurt bijvoorbeeld ook bij ratten en muizen.

De voorzitter: Dat is niet toegelaten.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gevolgen van de gewijzigde milieuvergunningenreglementering (VLAREM II) inzake de aansluiting op de riolering

Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de controle en handhaving van de correcte uitvoering van de ontkoppeling van regenwater en afvalwater bij het aanleggen van een gescheiden rioleringsstelsel door steden en gemeenten

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, op 5 juli 2007 heeft mevrouw Van der Borgt een vraag gesteld over de implementatie van het maximaal gescheiden rioleringsstelsel.

De gewijzigde VLAREM II heeft tot gevolg dat voor alle nieuwe rioleringsprojecten, de aangelanden verplicht zijn om hun regenwater en afvalwater gescheiden aan te bieden aan onze nieuwe rioleringsaansluiting. Dit geldt voor alle bestaande open en halfopen bebouwingen en voor het deel van de gesloten bebouwingen waarvoor geen leidingen door de woningen moeten worden aangelegd.

Dit brengt een aanzienlijke kost voor de burger met zich mee. Een van de gevolgen zou kunnen zijn dat de rioleringsprojecten vertraging oplopen of zelfs dreigen stil te vallen.

Ik geef een voorbeeld uit de praktijk. Vanuit Inter-aqua wordt op de waterfactuur momenteel voorzien in een premie van 400 euro, met een maximum van de helft van de bewezen kosten. Verder biedt Inter-aqua een afkoppelingsdeskundige aan voor de projecten waarvoor de rioleringssubsidie van de Vlaamse Milieu-maatschappij (VMM) 100 percent van de subsidieerbare rioleringskost bedraagt. Een groot deel van de projecten is echter slechts voor 75 percent gesubsidieerd, waardoor er geen begeleiding is voor de burger en dus ook geen afkoppeling.

In uw antwoord van 5 juli 2007 op de vraag van mevrouw Van der Borght kondigde u aan om samen met uw administratie te onderzoeken “in hoeverre de afkoppeling vanuit het gewest financieel kan worden ondersteund.” Verderop zegt u dat hoe dan ook “de te

bewandelen pistes in nauw overleg met de betrokken partijen overlegd zullen worden.”

Er zijn vragen van de sector om vanuit het Vlaamse Gewest te voorzien in een vorm van financiering voor deze werken op privédomein.

Tot slot wil ik nog verwijzen naar de op 5 maart 2008 goedgekeurde resolutie betreffende de saneringsplicht voor afvalwater, stuk 1504. Bij de toelichting van deze resolutie lezen we:

“Om de gemeentelijke saneringsplicht, die volgens een gedetailleerde berekening een 6,9 miljard euro bedraagt, financieel realistisch te maken voor de gemeenten en ook de taakstelling, zoals door de hierboven genoemde Europese richtlijnen bepaald, vlugger uit te voeren, is het wenselijk dat het Vlaamse Gewest een groter deel van de saneringsplicht op zich neemt. Er wordt dan ook voorgesteld om de gemeentelijke saneringsplicht te wijzigen in die zin dat zij met 25 percent wordt vermindert. Dat betekent dat de gewestelijke saneringsplicht, waarvan de uitvoeringskosten momenteel nog 0,7 miljard euro bedragen, worden verhoogd met 1,7 miljard euro zodat de totale gewestelijke saneringsplicht 2,4 miljard euro bedraagt. Wanneer dit bedrag van 2,4 miljard euro over een realistische investerings- en financieringstermijn wordt gespreid, namelijk 20 jaar, kan het gewest deze extra last dragen.”

Wij hebben die resolutie destijds mee goedgekeurd. Die maatregel is opgenomen in het lokaal pact.

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van deze problematiek? Welke stappen hebt u ondernomen na uw engagement van 5 juli 2007 om te onderzoeken “in hoeverre de afkoppeling vanuit het gewest financieel kan worden ondersteund”?

Hebt u vanuit de sector vragen ter financiering ontvangen? Is er een overleg geweest met de betrokken partijen?

Wat is de stand van zaken in uitvoering van de resolutie van 5 maart 2008, meer specifiek met betrekking tot het aangehaalde punt?

Welk beleid ontwikkelt u en zult u ontwikkelen om een maximaal gescheiden rioleringsstelsel te realiseren?

De heer Erik Matthijs: Mevrouw de minister, collega's, mijn vragen zijn grotendeels gelijklopend met die van de heer Peumans. Hij verwijst ook naar de resolutie van 5 maart 2008.

De nieuwe bepalingen van VLAREM II stellen dat, indien er een gescheiden rioleringsstelsel wordt aangelegd in een straat, de bestaande woningen verplicht zijn hun afvalwater en regenwater te scheiden. Voor open en

halfopen bebouwingen betekent dit het afkoppelen van alle dakoppervlakken en grondoppervlakken. Voor gesloten bebouwing betekent dit het afkoppelen van alle dakoppervlakken en grondoppervlakken waarvoor geen leidingen onder of door het gebouw moeten worden aangelegd.

Om een rioleringsproject te doen slagen, zijn er dus inspanningen van de burgers nodig. Gemeenten kunnen eventueel financieel tussenkomen. Indien de aangelanden de ontkoppeling niet laten plaatsvinden, kan de gemeente geen gescheiden rioleringsstelsel aanleggen volgens de voorschriften van de VLAREM-regelgeving.

Indien dus het voortraject van begeleiding en informatieverstrekking niet het gewenste resultaat oplevert, moet er de mogelijkheid zijn om de bepalingen van VLAREM II te handhaven en sommige onwillige aangelanden en bewoners alsnog te verplichten om deze werken uit te voeren of te laten uitvoeren.

Ik verwijs ook naar de resolutie betreffende de saneringsplicht voor afvalwater, het stuk 1504, dat bijna unaniem werd goedgekeurd op 5 maart 2008. Daarin doet het parlement aanbevelingen. Ik verwijs naar de aanbevelingen 3, 11 en 12.

Aanbeveling 3 stelt “een zo identiek mogelijke financiële behandeling van de gemeentelijke saneringsplicht als uitgangspunt te nemen, wat betreft de uitvoering van de infrastructuurwerken, zowel op privédomein als op het openbaar domein”. Aanbeveling 11 stelt “een handhavingskader voor de uitvoering van de gemeentelijke saneringsplicht te creëren”. Aanbeveling 12 stelt “de controle en de sanctionering op de uitvoering van de privériolering door het Vlaamse Gewest, lokale besturen, drinkwatermaatschappijen of een erkende instelling wettelijk verplicht te stellen”.

Zijn er mogelijkheden, bijvoorbeeld via het Milieuhandavingsdecreet, om de ontkoppeling van regenwater en afvalwater bij de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel af te dwingen? Iedereen weet dat een door de gemeentelijke milieumambtenaar opgemaakt pv nooit op de juiste plaats terechtkomt en dat er zelden of nooit gevolg aan wordt gegeven.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex: Ik sluit mij uiteraard aan bij de vragen van mijn collega's. Mijn gemeente Herent is, denk ik, de eerste en enige gemeente die alle kosten van de afkoppeling voor haar rekening neemt. Wat mij in de hele discussie verontrust, is dat bepaalde rioolbeheerders in de presentatie van hun activiteiten doodeenvoudig zeggen dat zij, als de burger niet wil betalen, op het

einde van de leiding een stop zullen slaan. Daardoor zouden die mensen niet aangesloten zijn op het riool.

Wij hebben de verplichting in onze gemeente geregeld met een belasting. Die werd aanvankelijk afgekeurd door de gouverneur, maar minister Keulen heeft die opnieuw in ere hersteld. Wij hebben dus een instrument om te handhaven.

De burger verplichten om de afkoppeling helemaal of grotendeels voor zijn rekening te nemen, is toch problematisch. Voor sommige mensen met een zeer beperkt inkomen kunnen de kosten voor het afkoppelen soms zeer hoog oplopen. En omgekeerd kan het voor vermogende mensen soms goedkoop uitvallen. Daarom hebben wij dit gesolidariseerd. Wij zijn dan ook vragende partij als het erom gaat gemeenten te ondersteunen die dergelijke initiatieven nemen met betrekking tot het afkoppelen op privé-eigendom.

Wij koppelen het afkoppelen ook aan het hergebruik van regenwater. Ook daar financieren wij voor 100 percent de mensen die dit willen doen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Dank u, collega's, voor uw vragen. Uiteraard wist ik dat de heer Bex als vertegenwoordiger van een voorbeeldgemeente zou tussenkomen. Ik zal de twee vragen gecoördineerd beantwoorden. De heer Matthijs vraagt naar de handhaving, en de heer Peumans vraagt naar de subsidiëring.

Ik begin met het luik afkoppeling en subsidiëring.

Mijnheer Peumans, uiteraard ben ik op de hoogte van het probleem dat u schetst. U weet ook dat in overeenstemming met de VLAREM-wijzigingen de projecten voor de aanleg en heraanleg van rioleringen sinds de opmaak van de deelprogramma's voor 2008 moeten voldoen aan de principes van de optimale afkoppeling. Dat is een goede zaak, die ook niet wordt gecontesteerd. De tijd moet voorbij zijn dat er gescheiden rioleringsstelsels worden aangelegd waarop vervolgens zo goed als niemand aansluit, waardoor het rendement van de investering voor een deel verloren gaat.

Voor open en voor halfopen bebouwing moet een volledige scheiding van het hemel- en het afvalwater worden doorgevoerd. Bij gesloten bebouwing moet de scheiding van hemel- en afvalwater ook gebeuren, behalve als hiervoor leidingen door of onder een woning moeten worden gelegd. Dat is logisch, je kunt dat de mensen niet aandoen.

In het kader van die nieuwe regels werden intussen door mij al vijf deelprogramma's voor subsidiëring van gemeentelijke rioleringsprogramma's opgedragen: het eerste, het tweede en het samengevoegde derde en vierde

kwartaalprogramma voor 2008, en het eerste en tweede kwartaalprogramma van 2009. Die vijf programma's zijn opgemaakt volgens het systeem waarbij dossiers met optimale afkoppeling prioritair worden behandeld. Om de uitvoering van de optimale afkoppeling aan te tonen, moet in elke fase van het subsidietraject een plan van aanpak door de gemeente of de betrokken rioleringsinstantie worden overgemaakt aan de administratie.

Uit de praktijk, namelijk bij de bespreking van de ingediende voorontwerpen door de ambtelijke commissie, kunnen we vandaag niet afleiden dat de verplichte toepassing van die optimale afkoppeling voor een vertraging zou zorgen in de procedure. Een kleine fractie van het aantal behandelde voorontwerpen moest worden afgekeurd, louter en alleen wegens het ontbreken of onvolledig zijn van het plan van aanpak. We hebben dit jaar ook een aantal afwijkingen toegestaan op de toepassing van artikel 20 van het subsidiebesluit van 1 februari 2002 voor een aantal gemeentelijke rioleringsdossiers. Dat betekent dat die projecten na goedkeuring van het voorontwerp, vroegtijdig mochten worden aanbesteed onder een aantal randvoorwaarden om ervoor te zorgen dat ze vooruitkonden. Dat heeft ervoor gezorgd dat de rioleringsprojecten op tijd en zelfs versneld konden worden uitgevoerd.

We kunnen ook budgettair vandaag niet vaststellen dat de regel van de optimale afkoppeling zou zorgen voor een vertraging of stilvallen van de dossierstroom. We hebben dit nog even bekeken. Dit jaar is het vastleggingsbudget met 25 miljoen verhoogd. Dat is ook volledig vastgelegd en kon dus volledig worden benut.

U verwijst naar de engagementen van 5 juli 2007 om te kijken in hoeverre de afkoppeling vanuit het gewest financieel kon worden ondersteund. Ik weet dat de uitbouw en de optimalisatie van het rioleringsstelsel volgens de principes van de optimale afkoppeling in een aantal gevallen een belangrijke inspanning vraagt. Men kan er niet naast kijken: waar men vroeger een gescheiden stelsel moest laten leggen, moet men er nu voor zorgen dat iedereen in de mate van het mogelijke erop aangesloten raakt.

Wat is het kader waarin de gemeenten zich bevinden? Enkele principes liggen al een tijdje vast. Ten gevolge van de reorganisatie van de watersector kunnen de gemeenten een gemeentelijke saneringsbijdrage vragen. De geïnde bijdragen moeten worden aangewend om de rioolinfrastructuur verder uit te bouwen. Als iedereen de toegelaten bijdrage vraagt, dan komt er 315 miljoen aan extra inkomsten voor investeringen per jaar bij.

Om de waterfactuur betaalbaar te houden voor de gebruiker, blijft het Vlaamse Gewest de gemeenten financieel

ondersteunen bij de uitbouw van het gemeentelijke stelsel. Daarom wordt het subsidiebudget voor de aanleg van rioleringen en de bouw van kleinschalige waterzuiveringsinstallaties voor de komende jaren gevoelig opgetrokken. In 2008 werd in 25 miljoen extra voorzien, boven op de jaarlijkse 67 miljoen euro. In 2009 komt hier nog eens 25 miljoen euro bij, zodat er jaarlijks bijna 120 miljoen euro naar de subsidiëring van de gemeentelijke rioleringen kan gaan. Bovendien worden de gemeentelijke rioolbeheerders maximaal gestimuleerd om de afkoppeling bij de particulieren zo ver mogelijk door te voeren via de subsidieregeling voor de gemeentelijke rioleringen. Die bepaalt dat, als je zo een volledig gescheiden stelsel of 2DWA-riolering aanlegt, het subsidiepercentage 100 percent bedraagt, terwijl bij de aanleg van een gedeeltelijk gescheiden stelsel dat maar 75 percent bedraagt.

In het kader van het Lokaal Pact is er beslist om investeringslasten ten bedrage van 100 miljoen euro over te nemen van de gemeenten. Er is hierbij niet in een specifieke subsidie voorzien voor de afkoppeling van het particulier domein. Er is wel in voorzien om de overnamedrempel, wanneer een project gemeentelijk dan wel bovengemeentelijk wordt, een beetje te versoepelen.

De bedoeling van de 100 percent subsidie was om het verschil tussen de 75 en de 100 percent te kunnen gebruiken voor een gedeeltelijke financiering van de afkoppeling op het particuliere domein. Als we al die eventuele afkoppelingen allemaal in de pot steken en dat ook allemaal financieren, dan zullen we met de vandaag voorziene kredieten, die al een pak omhoog zijn gegaan, een pak minder projecten kunnen subsidiëren. Als we het globale plaatje maken, dan denken we dat er toch een aantal incentives bestaan die het voor de gemeenten wat betaalbaarder moeten maken om eventueel een ondersteuning te bieden voor de particuliere afkoppeling. Het blijft een individuele keuze van de gemeente om het al dan niet te doen.

U vraagt of er vanuit de sector vragen ter financiering zijn ontvangen en of er overleg is geweest met de betrokken partijen. Het subsidiereglement komt regelmatig aan bod op een aantal fora. Er is de VLARIO-dag – VLARIO is het overlegplatform voor de riolering- en de afvalwaterzuiveringssector in Vlaanderen. Er zijn overlegmomenten met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), met de rioolbeheerders. Er is nog geen uniformiteit bij de partijen omtrent de noodzaak en de manier waarop een subsidie voor werken op het particuliere domein er zou moeten uitzien. Wel is er bij de verschillende actoren een consensus over de noodzaak van handhaving van de regels inzake optimale afkoppeling. Daar kom ik straks op terug.

Het uitwerken van een specifiek subsidiereglement om af te koppelen op privaat domein, wordt vandaag nog

niet opportuun bevonden wegens de redenen die ik zonet heb aangehaald. Gemeenten hebben een globaal zoneeringsplan en zijn bezig met de opmaak van de uitvoeringsplannen. Als die uitvoeringsplannen er zijn, zullen we moeten zien of het subsidiereglement zoals het vandaag bestaat, al dan niet in zijn globaliteit grondig onder de loep moet worden gehouden.

Dan zijn we beland bij de resolutie van 5 maart 2008. Daarover was er al een bijlage bij de beleidsbrief. Dat weet u. Het Vlaamse Gewest ondersteunt de gemeenten bijkomend in het kader van het zogenaamde Lokaal Pact, door een deel van de gemeentelijke investeringslast over te nemen. Dat heb ik daarnet ook gezegd. De bovengemeentelijke investeringskosten hebben nagenoeg hun piek bereikt. Via een aangepaste financiering kon de rekening optimaler worden gespreid. Het Vlaamse Gewest heeft dus ruimte om een deel van de gemeentelijke saneringsverplichtingen over te nemen. Het overnamepunt is verlegd. Dat was trouwens ook de uitdrukkelijke vraag van het parlement. Het Vlaamse Gewest neemt bijkomend voor 700 miljoen euro aan investeringen over. Het gaat hier over de rioleringsinspanningen van de gemeenten. Dat gebeurt door het jaarlijkse investeringsprogramma gedurende zeven jaar op te trekken, van 150 miljoen euro tot 250 miljoen euro.

Ik weet niet of ik het al definitief heb goedgekeurd, maar we hebben alleszins zonet het eerste programma voor die extra investering van 100 miljoen euro grondig bekeken. In principe ligt die programmasubsidiëring vast. Zo geven we de gemeenten dus een niet onbelangrijke extra ondersteuning.

Wat dat gescheiden stelsel betreft: hoe meer we ons rioleringsstelsel zullen uitbouwen, des te belangrijker het scheiden van hemel- en afvalwater wordt, om overstorten te vermijden en een efficiënte zuivering mogelijk te maken. Ik besef dat die afkoppeling van afval- en hemelwater niet zo eenvoudig is. Bij nieuwbouw is dat vrij gemakkelijk af te dwingen. Als er dan toch sprake is van investeren in het bouwen van een nieuwe woning, is het eenvoudig om dat via de bouwvergunning op te leggen en uitvoerbaar te maken. Zeker bij bestaande woningen kan die volledige afkoppeling echter tot wat wrevel aanleiding geven. In sommige gevallen is dat ook enigszins terecht. Als er sprake is van lange voortuinen, worden er immers toch wat moeilijkheden gecreëerd bij de mensen. Het is dus inderdaad van belang dat ter zake een aantal sensibiliseringsacties gebeuren. Dat is een niet onbelangrijke opgave.

Ik verwijs graag naar een aantal niet onbelangrijke punten. Daarnet heb ik er al wat toelichting bij gegeven. Die subsidieregeling is er voor 100 percent als een volledig gescheiden stelsel wordt aangelegd. Bij dat volledig gescheiden stelsel wordt zowel het hemelwater van de weg

als dat van de woningen gescheiden van het afvalwater. Het subsidiepercentage ligt aanzienlijk lager voor een gedeeltelijk gescheiden stelsel: dan bedraagt het 75 percent. Met volledig gescheiden bedoel ik dus wel dat er een volledige scheiding is volgens de VLAREM-regels. Daarbij worden dus ook die zaken mee in overweging genomen.

Bij het rangschikken van projecten die voor subsidies in aanmerking komen, wordt voorrang gegeven aan de projecten met een volledige afkoppeling. Bij de uitbouw van een regenwaterstelsel wordt altijd de voorrang gegeven aan het vasthouden en bergen van hemelwater, vooraleer er tot afvoer wordt overgegaan.

Over die noodzakelijke wijzigingen aan het VLAREM werden er al opmerkingen gemaakt. Inmiddels heeft de Vlaamse Regering die wijzigingen definitief goedgekeurd. Wat dat betreft, is alles dus in orde. Bovendien werd ervoor gekozen enkel voor open en halfopen bebouwing een verplichting op te leggen om over te gaan tot de volledige scheiding van afvalwater en hemelwaterstromen op privédomein. Voor gesloten bebouwing volstaat het dat de voorste dakhelft wordt afgekoppeld, zodat er meer kostenefficiëntie is. Dat heb ik daarnet al gezegd.

Uitzonderingen op de verplichte aanleg van die mogelijk gescheiden stelsels moeten mogelijk blijven, zowel vanuit ecologisch als vanuit economisch standpunt. In VLAREM II is dan ook vastgelegd dat in het gebiedsdekkend uitvoeringsplan in uitzonderingen kan worden voorzien, om bepaalde redenen. De VMM heeft ook recent een studie uitgeschreven om een beoordelingskader uit te werken voor het al dan niet aanleggen van een gescheiden rioleringsstelsel, dus een kader om te bepalen waar dat goed is en waar het minder goed is. De resultaten van die studie verwachten we over enkele maanden. De studie heeft eigenlijk tot doel invulling te geven aan punt 9 van de door het Vlaams Parlement goedgekeurde resolutie. In die gebiedsdekkende uitvoeringsplannen zal dus ook definitief worden opgenomen in welke gebieden er, in het geval van de aanleg of heraanleg van de rioleringen, een gescheiden stelsel moet komen.

Voornamelijk in het geval van heraanleg, en rekening houdend met de lange levensduur van een riolering, is de verwezenlijking van die gescheiden stelsels een lange-termijndoelstelling. We moeten nu eerst uiteraard bekijken wanneer die gebiedsdekkende uitvoeringsplannen er zullen komen. Tot op het ogenblik dat die uitvoeringsplannen er zijn, kan elk project dat is ingediend bij de VMM als een uitvoeringsplan worden beschouwd. We moeten er immers voor zorgen dat we daar in de komende periode helemaal mee weg kunnen.

Mijnheer Matthijs, dan kom ik tot de handhaving. U maakt heel terecht het verband met het Milieuhandhavingsdecreet. Als u me vraagt of op dat decreet een beroep kan worden gedaan om dat af te dwingen, kan ik

bevestigend antwoorden. De verplichting om het hemelwater af te koppelen van de riolering en het enkel lozen van huishoudelijk afvalwater in die openbare riolering is, zoals u weet, opgenomen in VLAREM II. Die bepalingen kunnen onder geen beding worden opgenomen in de lijst van loutere milieu-inbreuken. Dat is ook aan bod gekomen bij de bespreking van het Milieuhandhavingsdecreet. Een milieu-inbreuk slaat immers alleen op een schending van een administratieve verplichting. Op zich kan dat niet slaan op een wederrechtelijke emissie. Het lozen van huishoudelijk afvalwater kan onmogelijk als een loutere inbreuk worden beschouwd. Iemand die niet voldoet aan de VLAREM-bepalingen met betrekking tot de afkoppeling en het lozen van huishoudelijk afvalwater in de openbare riolering, maakt zich dus schuldig aan het plegen van een misdrijf. In die zin kunnen dergelijke gedragingen in het kader van het Milieuhandhavingsdecreet niet als een inbreuk worden gecatalogiseerd.

Voor dergelijke overtredingen zullen de gemeenten bijgevolg steeds een proces-verbaal moeten opstellen dat ze moeten toezenden aan de parketten. Als de parketten hier geen gevolg aan geven, kan er toch een sanctie volgen. Als niet ingegaan wordt op de pv's en de parketten hebben dit zo binnen de wettelijk vastgelegde termijn laten weten, dan kan de gewestelijke entiteit – die zal worden opgericht – een procedure opstarten om een alternatieve bestuurlijke geldboete op te leggen. Dat instrument kan daar zeker voor worden ingezet.

Het Milieuhandhavingsdecreet bepaalt echter dat, vooraleer een bestuurlijke geldboete wordt opgelegd, raadgevingen kunnen worden gegeven of, zwaarder in gradatie, aanmaningen om de milieu-inbreuken of -misdrijven te beëindigen. De gevolgen daarvan kunnen geheel of gedeeltelijk ongedaan worden gemaakt of een herhaling kan worden voorkomen. In de overgrote meerderheid van de gevallen kunnen probleemsituaties, waaronder die ontkoppelingsproblematiek, snel en doeltreffend verholpen worden, zonder sancties of geldboetes. Men kan via andere instrumenten een weg vinden.

Een correcte uitvoering van de ontkoppeling van hemelwater en afvalwater is, zoals u terecht aangeeft, een noodzaak voor het voeren van een geslaagd rioleringsbeleid. Vandaar dat ik het ook belangrijk vind dat de gewestelijke entiteit prioriteit zal verlenen aan de behandeling van dergelijke milieumisdrijven. Van zodra het Milieuhandhavingsdecreet in werking zal treden, zal ik de nodige instructies of richtlijnen geven aan het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE), waartoe de gewestelijke entiteit zal behoren.

Binnen het kader van de Vlaamse Hoge Raad voor de Milieuhandhaving en de handhavingsprotocollen kunnen er voorts met de parketten duidelijke afspraken worden gemaakt omtrent het resultaat dat moet worden

voorbested voor pv's die opgesteld zijn naar aanleiding van de niet-naleving van de afkoppelingsplicht. Er kan bijvoorbeeld overeengekomen worden dat ze de pv's automatisch voor verder gevolg zullen zenden naar de gewestelijke entiteit die een bestuurlijke geldboete zal opleggen. Dat kan in het protocol perfect worden afgesproken.

Ten slotte zullen deze boetes hoog genoeg moeten zijn om de potentiële overtreder op andere gedachten te brengen. Als een boete te laag ligt, gebeurt het wel eens dat men verkiest om de boete te betalen. Dat is niet de bedoeling. Een boete moet gedragssturend zijn. Het Milieuhandhavingsdecreet biedt ook daartoe zeker voldoende waarborgen.

We kunnen een perfect handhavingskader uitwerken, mijnheer Matthijs. Ik denk dat alle omstandigheden daarvoor aanwezig zijn.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Ik dank u voor uw duidelijk antwoord, mevrouw de minister.

De heer Patrick Lachaert: Ik sluit me daarbij aan. De commissie heeft aan deze oplossingen meegewerkt. Velen van ons zijn niet alleen parlements lid maar ook plaatselijk mandataris. We weten goed waarover dit gaat. We zijn zeer blij dat u onze resolutie grotendeels hebt uitgevoerd, vooral op het gemeentelijk niveau. We zijn vooral verheugd over de verlaging van het overnamepunt tussen de gewestelijke en gemeentelijke bevoegdheid in de richting van het gewest. Er komt een extra financiering van 100 miljoen euro per jaar. Dat appreciëren wij enorm. Ik heb uit goede bron vernomen dat het eerste programma al goedgekeurd is.

De voorzitter: De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Eric Matthijs: Ik dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister. Ik ben blij dat de resolutie in volle uitvoering is. Handhaving is perfect mogelijk zodat ook dat aspect van onze resolutie vruchten afwerpt.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor uw inspanningen.

Uiteraard duiken er nog vragen op. Ik wil bijvoorbeeld graag van u vernemen – maar dat hoeft niet vandaag te zijn – hoe u staat tegenover de rioolbeheerders die bij de presentatie van hun programma op het scherm laten zien dat ze een stop zullen zetten op de riolering van woningen van mensen die niet aansluiten. Dat kan toch niet! Daar moet iets tegen gebeuren. Ik kan u de slides daarvan bezorgen zodat u daar gepast tegen kunt optreden.

Ik blijf zitten met mijn vraag over de sociale verschillen inzake de betalingsmogelijkheden. Dat is een probleem waar we achteraf nog kunnen over discussiëren.

Ik heb vernomen dat bij een afkoppeling bij aaneengesloten bebouwing waar men alleen de voorkant moet afkoppelen, volgens VLAREM, de subsidie maar 75 percent zou bedragen in plaats van 100. Dat zou verklaard zijn op officiële vergaderingen met de VMM. Klopt dat?

Ik heb een eigenaardig telefoontje ontvangen. Men vroeg mij of mijn gemeente de rioolheffing niet gebruikt voor de afkoppeling op privé-eigendom. Dat gaat ver. Ik heb mee een amendement verdedigd dat bepaalt dat de rioolheffing uitsluitend wordt besteed aan rioleringswerken. We zullen waarschijnlijk moeten aantonen dat we belastingen heffen voor de financiering van de afkoppeling op privé-eigendom. Dergelijke controle en verificatie vind ik grof.

Minister Hilde Crevits: Dat we met ons waterbeleid stappen voorwaarts zetten, is te danken aan de gezamenlijke inspanningen die werden geleverd en aan de aandacht die er in de commissie terecht aan werd besteed.

Mijnheer Bex, u merkt op dat er nog problemen zijn. Het kader voor de subsidiëring werd in VLAREM II vastgelegd. Daarover mag niet al te veel meer worden gediscussieerd: het ligt vast. Daarmee ligt ook vast wanneer het om een subsidiëring van 100 of van 75 percent gaat. U meldt problemen en ik neem er akte van, maar in feite is het kader duidelijk.

Wel zou er nog gediscussieerd kunnen worden over het percentage bij losse bebouwing. Er zijn moeilijke situaties denkbaar, situaties waarbij men in theorie zou moeten voldoen aan de volledige afkoppeling. Ik ben op de hoogte van het bestaan van een aantal technisch ingewikkelde dossiers. Bij dergelijke dossiers moet nog worden besproken om welk percentage het gaat. 100 percent is nooit 100 percent, maar de 100 percent-regel werd precies om de duidelijkheid ingevoerd in VLAREM II.

U verwijst naar slides waarin sprake is van het plaatsen van een dop. Wilt u me die slides bezorgen? Ik heb net duidelijk aan de heer Matthijs gezegd dat in dergelijke gevallen het Milieuhandhavingsdecreet kan worden ingeschakeld, dat lijkt me ook logisch. Het voorstel om zomaar bij iedereen een dop op de riolering te plaatsen, lijkt me vreemd. Indien u me de slides bezorgt, zullen we ze zeker bekijken.

Wat de heffingen betreft, heb ik op het einde van mijn antwoord opgemerkt dat het om iets gaat dat door de gemeenten globaal moet worden aangepakt. Naar mijn mening is het voor een gemeente perfect mogelijk te

beslissen om de private afkoppeling die moet gebeuren, gedeeltelijk te subsidiëren. Met welke middelen dat gebeurt, is voor mij een vraag met een open antwoord. Bepaalde mensen stellen dat de opbrengst van de heffingen daar helemaal niet voor mag worden ingezet. Iemand heeft hier ooit gezegd dat er gemeenten zijn die er sporthallen mee bouwen en dat is al te gek, maar er is een enorm verschil tussen het bouwen van sporthallen of investeringen doen die er mee voor zorgen dat de doelstellingen van het waterbeleid worden bereikt.

Dit is nu mijn antwoord op basis van mijn individuele, persoonlijke ministeriële emotie. Ik ben bereid om ook dit onderdeel van uw vraag nog eens te laten bekijken, maar als u het mij vraagt, past een dergelijke ondersteuning zeker in de filosofie van het waterbeleid in Vlaanderen.

De heer Patrick Lachaert: Ik heb het voorbeeld van de sporthal een keer vermeld in een vraag. Het is de bedoeling dat de middelen die in gelijk welke vorm voortvloeien uit de waterzuivering, door de gemeente opnieuw in dezelfde functie worden besteed. De minister merkt terecht op dat die functie zo breed mogelijk wordt ingevuld.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de wateroverlast rond natuurgebieden

De voorzitter: De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, vanuit bijna alle provincies komen er alarmerende berichten binnen met betrekking tot wateroverlast in de omgeving van natuurgebieden.

Ik geef u enkele voorbeelden: de Aa in Lille en Vorsele, een oud deel van de Gaverbeek in de regio Deerlijk in West-Vlaanderen, de Dommel in Neerpelt, de Wambeek in Hamont-Achel en zijlopen van de Berg- of Zwartbeek in Kampenhout.

Telkens gaat het om hetzelfde probleem: de waterbeheerders krijgen het verbod om de waterlopen die door een natuurgebied lopen, te ruimen met als gevolg dat al het water uit de bovenloop van de betrokken waterlopen gestremd wordt. Dit leidt in periodes van hevige regenval regelmatig tot overstromingen in de gebieden die palen aan de betrokken natuurgebieden, zowel in de winter als in de zomer wanneer er gewassen op de velden staan. Hierdoor lijden de desbetreffende landbouwers heel wat opbrengstverliezen, meer nog, soms is het moeilijk of onmogelijk om de noodzakelijke werkzaamheden op de

velden uit te voeren. En in sommige gevallen moet het vee regelmatig uit de natte en drassige weiden worden gehaald.

Door het regelmatig overstromen moeten de betrokken gronden bovendien steeds meer inboeten op hun landbouwwaarde. Het lijkt er bijna op dat men hoopt dat op die sluipende manier gronden stilaan waardeloos worden voor landbouwdoeleinden en zo gratis kunnen worden ingelijfd bij het aangrenzende natuurgebied.

Er wordt ook vastgesteld dat de natuuradministratie elk voorstel en initiatief van de waterbeheerders, die de problemen signaleren, afwijst. Ter illustratie geef ik u de reactie van de natuuradministratie op een aanvraag tot ruiming vanwege de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), na een klacht van heel wat landbouwers: "Aangezien artikel 36 ter, paragraaf 2 van het decreet op het natuurbehoud een rechtstreekse omzetting is van artikel 6 lid 2 van de Habitatrichtlijn, het Natuurdecreet van recentere datum is dan de wet op de onbevaarbare waterlopen en een meer specifieke regeling in het leven roept, kan de VMM op juridisch correcte wijze voorrang verlenen aan de bepaling uit het Natuurdecreet en haar gebruikelijke onderhoudsplicht in de speciale beschermingszone hieraan aanpassen." Er wordt echter vastgesteld dat dat 'aanpassen' meestal neerkomt op geen ruiming organiseren of op heel weinig ruimen.

Volgens mij kan het niet dat de bepalingen in het decreet op het natuurbehoud aangewend worden om schade aan de omgeving te vergoelijken en om te doen alsof de zogenaamde natuurbeheerders geen rekening dienen te houden met de principes van goed en correct nabuurschap.

Gelukkig zijn er waterbeheerders die het daar in bepaalde situaties niet bij laten en na veel aandringen en onderhandelen, veelal onder druk van de aanpalende grondeigenaars en landbouwers, tot een oplossing komen. Deze oplossingen zijn echter nooit structureel en meestal voorlopig en halfslachtig, zodat de effecten dan ook maar tijdelijk zijn. Het wordt tijd dat de overheid initiatieven neemt op basis van het decreet.

Vandaag wordt alles in het werk gesteld om de milieuschade te beperken. Ik ben ervan overtuigd dat het absoluut tijd wordt om gelijklopend met het implementeren van de instandhoudingsdoelstellingen, eveneens oog te hebben voor de mogelijke schade die deze implementatie kan veroorzaken aan de omgevende terreinen, aan de omgeving. De huidige problemen inzake de wateroverlast die her en der in Vlaanderen opduiken, zijn hier een zeer pijnlijk voorbeeld van.

Mevrouw de minister, kan het dat door de toepassing van een bepaald decreet het principe van goed nabuurschap zomaar aan de kant wordt geschoven? Zo ja,

bent u bereid initiatieven te nemen om het decreet bij te sturen en meteen te bepalen dat de genomen maatregelen geen negatief effect mogen hebben op de omgeving? In het decreet staat in artikel 25 over grote eenheden natuur (GEN) en grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO) en in artikel 28 over de natuurverwevingsgebieden: “zonder dat dit disproportionele gevolgen heeft op de omliggende gebieden of het omliggende gebied”. Het decreet voorziet in het nodige.

Zijn er dan geen natuurvriendelijke ruimingmethodes die ervoor zorgen dat de natuur geen schade lijdt en dat de omgevende landerijen van wateroverlast gespaard blijven? Indien deze technieken bestaan, waarom worden ze dan niet of slechts sporadisch toegepast?

Indien door het toepassen van deze technieken een hoge kost aan het ruimen verbonden is, is het dan niet logisch dat die ten laste is van de natuurbeheerder die deze extra inspanning vraagt?

In het kader van het Natuurdecreet is in een vergoeding voorzien voor de gevolgen van de wijziging van de waterhuishouding. Wij stellen echter vast dat deze vergoeding tot op dit ogenblik dode letter is gebleven en dat er nog weinig of niets werd uitbetaald. Hoe moet de huidige schade worden berekend en vergoed?

Wie moet de schade vergoeden die optreedt ten gevolge van het niet goed ruimen van de waterlopen door natuurgebieden: is dat de natuurbeheerder of de waterbeheerder, of blijven de betrokken aangrenzende landbouwers met de schade zitten?

Zou het niet logischer zijn dat bij de inrichting van de natuurgebieden ook technische maatregelen worden genomen die ervoor zorgen dat een bepaalde waterstand in het natuurgebied gegarandeerd blijft zonder dat de omgevende velden en landerijen er last van hebben? Ik denk bijvoorbeeld aan het plaatsen van stuwen of aan het aanleggen van extra afwateringen aan de rand van natuurgebieden die kunnen aangewend worden bij hoge debietstanden.

Bent u bereid om de kosten van deze technische maatregelen op te nemen in de overheidssteun voor de inrichting van natuurgebieden?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, ik wil graag even inpikken op deze vraag, want hier wordt toch wel een beetje een tendentiek beeld geschetst van de manier waarop slibuimingen in natuurgebieden al dan niet plaatsvinden.

Het goed nabuurschap zit wel degelijk in het decreet ingebakken. De heer Matthijs heeft er zelf op gealludeerd. De maatregelen die worden genomen om de natuurwaarden te

beschermen, mogen geen disproportionele gevolgen voor de omliggende gronden of voor de andere functies hebben. Daar wordt rekening mee gehouden.

Goed nabuurschap werkt in twee richtingen. Landbouwgebieden mogen de realisatie van een aantal natuurdoelstellingen in aangrenzende natuurgebieden niet onmogelijk maken. Een te grondige, te snelle of te sterke ontwatering kan dit gevolg hebben.

Ik wil opmerken dat we in deze commissie al meermaals hebben gediscussieerd over de ondoordachte wijze waarop slibuimingen in natuurgebieden vaak plaatsvinden. Ik denk hierbij onder meer aan de problematiek van de Zwarte Beek in Limburg. Iedereen heeft schande gesproken over de manier waar op de slib- en kruidruiming daar is uitgevoerd. Deze ruimingen hebben gigantische effecten op de kwetsbare beekprikpopulatie in de oeverzones gehad.

We moeten natuurvriendelijke slibuimingsmethodes ontwikkelen. We moeten gefaseerd ruimen. We moeten niet binnen een termijn van een jaar vijf kilometer ruimen. We moeten elk jaar een stukje afwerken. Op die manier kunnen we, indien nodig, de wateroverlastproblematiek zonder gevolgen voor de aanwezige natuurwaarden aanpakken.

Integraal waterbeheer is in elk geval niet hetzelfde als zo snel mogelijk zo veel mogelijk water naar de zee brengen. Op die manier wordt de overstromingsproblematiek immers vaak naar stroomafwaarts gelegen gebieden verschoven. Integraal waterbeheer kan ook inhouden dat gecontroleerde overstromingen op bepaalde plaatsen worden toegelaten. Op die manier wordt van bron tot monding een integraal beheer in functie van alle doelstellingen mogelijk.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, de vraag om uitleg van de heer Matthijs heeft me ook enigszins verbaasd. Aangezien ik ongeveer dezelfde bemerkingen als de heer Martens wilde maken, zal ik het kort houden.

We hebben hier al meermaals, onder meer met de minister, stevige debatten gevoerd over de vernietiging van de fauna in natuurgebieden ten gevolge van te drastische ruimingen. Die ruimingen zijn uitgevoerd om het waterpeil op een volgens sommigen aanvaardbaar niveau te brengen. We hebben hier allemaal de principes van het integraal waterbeheer goedgekeurd. Volgens mij houdt dit in dat we het water bovenstrooms bergen en pas nadien afvoeren. De minister heeft dit onlangs nog eens herhaald. In bepaalde gebieden lijkt de creatie van ruimte voor water een logische zaak.

Ik ben het eens met de stelling van de heer Matthijs dat hierover steeds goede afspraken met de betrokken

landbouwers moeten worden gemaakt. Het gaat hier om een tweerichtingsverkeer. We mogen dit niet in een welbepaalde richting op de spits drijven.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Mijnheer de voorzitter, ik wil de vraag om uitleg van de heer Matthijs onderschrijven. Iedereen is zelf verantwoordelijk voor wat hij hier hoort. Ik vind alvast niet dat de heer Matthijs een eenzijdig verhaal heeft verteld. Ik heb niet de indruk dat hij de zaak slechts langs een kant bekijkt. Hij vraagt vooral goede afspraken.

Ik heb de minister al eerder vragen gesteld over de problemen op het terrein. We kunnen die problemen erkennen en aanpakken. We kunnen die problemen ook doodzwijgen. In dat geval zullen we er niet in slagen goede afspraken te maken.

Er zijn volgens mij wel degelijk een aantal knelpunten. Ik heb het daar een aantal maanden geleden met de minister over gehad. Indien het waterpeil van een waterloop in het midden van de zomer, wanneer er niet bijzonder veel regen valt, zo hoog is dat de omliggende gronden onder water komen te staan, moeten we kunnen ingrijpen. Het lijkt me zeer belangrijk dit water in eerste instantie stroomopwaarts op te houden. Dat water moet sowieso worden geborgen. De kruidruiming is hier voor belangrijk. Onze waterkwaliteit is sterk verbeterd en het kruid tiert welig. We moeten echter erkennen dat het belangrijk is water in onze waterlopen te bergen. Die waterlopen moeten dan ook goed worden geruimd. Het kan niet de bedoeling zijn dat langs waterlopen gelegen gronden voor de waterberging worden aangewend. Dat is niet de oorspronkelijke visie of doelstelling.

Op 17 februari 2008 heb ik de minister een schriftelijke vraag over de organisatie van ecologische projecten gesteld. Iedereen heeft oog voor ecologische projecten. Waar mogelijk moeten op dit vlak realisaties tot stand worden gebracht. Ik stel echter vast dat die projecten vaak een verhoging van het waterpeil inhouden. Ten gevolge van de kunstmatige verhoging van het waterpeil van de waterlopen worden we nadien met watervallen geconfronteerd. Dit leidt tot de overstroming van de omliggende gebieden. Ik herinner me een concreet geval. Na het aanleggen van een vistrap zijn de omliggende gronden volledig onder water gezet. Dit kan de bedoeling niet zijn. Er moeten op dit vlak afspraken worden gemaakt. Het waterpeil moet systematisch in het oog worden gehouden. Ik stel me trouwens de vraag op wie de eigenaar van een ondergestroomd gebied met betrekking tot de nodige schadeclaims een beroep kan doen.

De heer Patrick Lachaert: Ik wil nog even naar de resolutie verwijzen. In de resolutie is sprake van een evenwichtige benadering. De kruidruiming staat hier expliciet in vermeld. De natuur heeft belang bij een hoge

waterstand en de landbouw heeft belang bij een lage waterstand. Indien die gebieden vlak naast elkaar zijn gelegen, ontstaat een spanningsveld. Ik heb in lokaal verband heel wat ervaring opgedaan. De inrichting moet worden opengetrokken. We mogen ons niet enkel op de inrichting van het natuurgebied focussen. Een integrale aanpak houdt in dat we ook met de omgeving rekening houden. Op die manier kunnen problemen worden voorkomen. We mogen dat niet enkel langs één kant bekijken. Dit leidt immers tot problemen. Indien we de zaak enkel vanuit de invalshoek van de natuur of van de landbouw bekijken, ontstaat een fundamenteel en moeilijk weg te werken spanningsveld. Wie een inrichtingsplan opstelt, moet in verband met de waterproblematiek verder dan het inrichtingsplan zelf kijken. Normaal gezien lukt dat.

Dit vergt natuurlijk investeringen. De vraag is wie dat moet betalen. De Vlaamse Landmaatschappij (VLM) geniet de voorkeur. Het is in elk geval de bedoeling dat de gemeenten zo weinig mogelijk moeten betalen. Indien het om een provinciale waterloop gaat, moet de provincie hiervoor instaan. Ik weet uit ervaring dat een goede aanpak volstaat om een fundamenteel spanningsveld te voorkomen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, hoewel een paar van de vorige sprekers hier al op zijn ingegaan, zal ik even het principe van het goed nabuurschap schetsen. Dit principe wordt in elk geval niet door een of ander decreet opzijgeschoven.

Het waterbeheer in natuurgebieden zit in verschillende regelgevende teksten verwerkt. Het gaat hier onder meer om het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, het besluit van de Vlaamse Regering van 21 november 2003, ook wel het Maatregelenbesluit genoemd, de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn, de kaderrichtlijn Water en het decreet Integraal Waterbeheer, dat voor de uitvoering van die kaderrichtlijn zorgt.

Ik heb een lijst met relevante decretale teksten bij. Ik zal die bepalingen niet allemaal voorlezen. Al deze decretale artikelen tonen aan dat het hier een en-enverhaal betreft. Artikel 2 van de Habitatrichtlijn stelt, bijvoorbeeld, dat we rekening moeten houden met de economische, sociale en culturele effecten en met lokale en regionale bijzonderheden. Ik bezorg u deze lijst om het geheugen op te frissen.

Het is zeker niet de bedoeling het nabuurschap aan de kant te schuiven. Dit blijkt althans niet uit de decretale teksten.

Er zijn een aantal clausules opgenomen in een aantal teksten, waarbij rekening moet worden gehouden met

wat ernaast gebeurt. We mogen ook niet uit het oog verliezen dat maatregelen zowel een positief als een negatief effect kunnen hebben. Zo kunnen bepaalde ontwateringsmaatregelen positief zijn voor de landbouw, maar dan weer de oorzaak zijn van verdroging, wat een negatief effect heeft op de omgeving. Dat kan dan weer negatieve gevolgen hebben voor de drinkwatervoorziening en het natuurbehoud. Bovendien kan zoiets leiden tot een versnelde afvoer naar benedenstroomse gebieden, waar er dan een grotere kans is op overstromingen, en waar dan extra inspanningen dienen te worden geleverd om wateroverlast te vermijden. Je moet het plaatje met andere woorden in zijn geheel bekijken.

U had ook een vraag over natuurvriendelijke ruimingsmethodes. In opdracht van de Vlaamse overheid werd onderzoek gedaan naar natuurvriendelijke ruimingstechnieken. Een van die technieken is het zogeheten 'kruidmaaien in blokpatroon'. Daarbij wordt bloksgewijs een deel van het kruid verwijderd. Dat maai-beheer zorgt voor een sterke toename van de afvoercapaciteit ten opzichte van een nulbeheer. Tegelijk is de negatieve impact op de natuurwaarden veel kleiner dan bij een volledige verwijdering van het kruid. Ook beschaduwning van de waterloop en het terugdringen van de nutriëntenbelasting, onder meer door de aanleg van oeverzones, zijn een mogelijkheid om de kruidgroei in waterlopen te beperken. Zoals u weet, bestaan daarvoor de beheersovereenkomsten.

Als zoiets bestaat, waarom wordt het dan niet meer en beter toegepast? De integrale aanpak van het Vlaamse waterbeleid waarbij met verschillende factoren en functies rekening moet worden gehouden, is vrij nieuw. We zitten daar nog volop in de exploratiefase. De onderzoeksresultaten naar natuurvriendelijke ruimingsmethodes zijn dus ook nog niet zo oud. Momenteel worden ze getest en uitgevoerd op kleine schaal. Het is uiteraard de bedoeling om die technieken zo goed mogelijk in te zetten op plaatsen waar ze op een efficiënte manier kunnen worden ingezet.

Nu de resultaten van een aantal van die testkruidruiming bekend zijn, is het moment aangebroken om die mogelijkheden te verspreiden naar alle waterbeheerders.

U stelt dat al die zaken een hogere kost tot gevolg hebben en u vraagt of die kost ten laste moet komen van de natuurbeheerder. Het is natuurlijk de decreetgever die een aantal inspanningen oplegt aan de administratieve overheden, die dan instaan voor het beheer van de waterlopen. Dat is niet alleen zo op grond van het Natuurdecreet, maar ook op grond van het decreet Integraal Waterbeheer. De administratieve overheid is er namelijk toe gehouden "de verdere achteruitgang van aquatische ecosystemen en van rechtstreeks van waterlichamen afhankelijke terrestrische ecosystemen te voorkomen".

Dat staat zo beschreven in artikel 5, 4°, van het decreet Integraal Waterbeleid.

Ook binnen de speciale beschermingszones die zijn aangeduid in het kader van de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn, binnen de waterrijke gebieden van internationale betekenis, de zogenaamde Ramsargebieden, binnen VEN-gebieden en binnen gebieden met een groene gewestplanbestemming moeten deze ecosystemen verbeterd en hersteld worden, zo stelt artikel 5, 5°, van het decreet. Ook daar is er dus een kapstok.

Het is dan ook logisch dat de waterloopbeheerders deze extra kosten dragen. Het is daarenboven niet zeker dat elke natuurvriendelijke techniek automatisch tot hogere kosten leidt. Zeker als je dat bloksgewijs zou kunnen doen, kan dat net zo goed tot een evenwichtig kostenplaatje leiden.

Het besluit van de Vlaamse Regering van 21 november 2003 houdende maatregelen ter uitvoering van het gebiedsgericht natuurbeleid voorziet in een vergoedingensysteem voor de verhoging van het waterpeil binnen een geheel of een deel van GEN, een GENO of speciale beschermingszones. Die maatregelen moeten dan wel kaderen binnen de uitvoering van een goedgekeurd natuurrichtplan. Doordat er nog maar weinig natuurrichtplannen zijn afgebakend, is het vergoedingensysteem slechts beperkt toepasbaar.

In het kader van de natuurinrichtingsprojecten is er momenteel wel in een systeem voorzien dat toelaat om project per project een vergoedingenregeling uit te werken. Dat is onder meer in West-Vlaanderen toegepast bij de natuurinrichtingsprojecten van de Meetkerkse Moeren, het Oostendse Krekengebied en de Uitkerkse Polder.

Er is in dat verband een ministerieel besluit ontworpen. Dat ontwerpbesluit ligt nu ter goedkeuring voor bij de Inspectie Financiën. Het is dus nog even afwachten wat de inspectie met dat ontwerp zal doen.

Uw zevende vraag betreft de schade. De Vlaamse overheid, de provincies en gemeenten en de hiermee samenhangende besturen zijn verantwoordelijk voor het beheer van de gecategoriseerde waterlopen. Als die waterlopen door natuurgebied lopen, hebben de overheidsinstanties in bepaalde gevallen een decretaal bepaalde taakstelling om een aangepast onderhoudsbeheer uit te voeren. Dat kan inderdaad soms leiden tot een opstuwing en een verhoogde overstromingsfrequentie ter hoogte van die natuurgebieden.

Een aangepast ruimingsbeheer komt in de meeste gevallen echter de globale waterbeheersing ten goede, omdat hierdoor de wateroverlast, en dus ook de schade, in stroomafwaarts gelegen gebieden kan worden verminderd. Indien de waterbeheerder schade veroorzaakt

aan landbouwgebieden door een niet correct gevoerd waterbeheer, is het logisch dat de schade die daardoor berokkend wordt, vergoed zal worden.

De inrichting van natuurgebieden geschiedt momenteel vooral via natuurinrichtingsprojecten. Daarbij wordt het principe gehanteerd dat er geen effecten mogen optreden buiten de perimeter van het projectgebied. Voor de percelen binnen de perimeter worden altijd de nodige afspraken gemaakt met de eigenaars/gebruikers en wordt – indien van toepassing – in vergoedingen voorzien. In principe is er zelfs een opkoopplicht ten laste van de overheid als het duidelijk is dat er een beslissende impact is op de betrokken bedrijfsvoering.

Bij de concrete inrichting van reservaten moet er steeds oog zijn voor de omliggende gebieden. Technische maatregelen kunnen daarbij een mogelijkheid bieden om een eventuele negatieve impact van verhoogde waterpeilen in natuurgebieden op omliggende gebieden te beperken. Dat moet project per project bekeken worden, omdat je bijna overal uiteenlopende omstandigheden hebt. Het onderhoud van een ondiep grachtenstelsel rond een natuurgebied is een van de mogelijkheden om de afwatering van landbouwzones voldoende vlot te laten verlopen.

In principe zijn de begeleidende maatregelen vervat in de opmaak en de uitvoering van de natuurinrichtingsprojecten. Er bestaat in het kader van de natuurinrichting ook een werkzame vergoedingenregeling. De maatregelen die in dat verband genomen kunnen worden, zijn gealloceerd op het natuurinrichtingsbudget.

De voorzitter: De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw duidelijke en volledige antwoord.

Ik wil de collega's erop wijzen dat het nooit de bedoeling is geweest om eenzijdig te zijn. De ondertoon van mijn vraag was het streven naar goed nabuurschap. Er moeten afspraken worden gemaakt, zodat iedereen weet waar hij aan toe is. En dat is ook duidelijk decretaal bepaald.

Mijnheer Daems, ik heb het decreet Integraal Waterbeleid voor alle duidelijkheid niet goedgekeurd. Ik heb in de plenaire vergadering gezegd dat het verslag van de Inspectie Financiën negatief was vanwege de hoge kostprijs. Dat was een van de redenen waarom wij het niet goedgekeurd hebben.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Matthijs, ik heb aan de VMM ook een opdracht gegeven in verband met de waterpeilbeheersing. Een waterloop loopt immers door diverse gebieden, niet alleen natuurgebieden, maar ook landbouwgebieden. Men gaat bekijken op welke manier het waterpeil het best kan worden gemonitord, om ervoor te zorgen dat het goede nabuurschap zo veel mogelijk

gerespecteerd wordt. Dat gaat de natuurgebieden dus wel een beetje te buiten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het meldpunt voor zondagsjacht, dat naar aanleiding van de beslissing van de Vlaamse Regering van 30 mei 2008 werd ingesteld

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Op 30 mei 2008 keurde de Vlaamse Regering het Jachtopeningsbesluit en het Jachtvoorwaardenbesluit goed. We hebben daar in deze commissie een hele gedachtewisseling aan gewijd. Een van de onderwerpen was de jacht op zondag. Uiteindelijk heeft de Vlaamse Regering beslist geen jachtverbod op zondag in te stellen, maar wel twee meldpunten op te richten om conflicten zo veel mogelijk te vermijden.

Een van de meldpunten dient voor de voorafmelding van jacht op zondag. Dat moet minstens 24 uur op voorhand gebeuren. Een ander meldpunt diende om klachten van recreanten te melden. De bedoeling was om na een jaar een evaluatie op te maken op basis van de gegevens die op beide meldpunten werden verzameld.

Het is niet mijn bedoeling vooruit te lopen op de evaluatie, maar ik stel vast dat er zich toch een probleem voordoet op het terrein. Als bijvoorbeeld een plaatselijke jeugdbeweging een bosactiviteit wil organiseren op zondag, kan zij niet bij het meldpunt van de jagers terecht om na te gaan of er in dat gebied geen jachtactiviteiten zijn aangemeld. Ook heel wat recreanten gaan ervan uit, en dat lijkt me vrij logisch, dat ze het jachtmeldpunt kunnen consulteren om te zien of het wel aangewezen is in een bepaald gebied te gaan wandelen. Het meldpunt blijkt echter niet publiek raadpleegbaar te zijn. Het gaat eigenlijk om een eenrichtingsverkeer van de informant naar de administratie toe. Men kan zich afvragen of het meldpunt voor jachtactiviteiten daarmee zijn doel niet voorbijschiet. Op die manier wordt het een administratieve formaliteit die geen enkele meerwaarde oplevert op het vlak van het vermijden van conflicten.

Mevrouw de minister, hoe werkt het meldpunt voor jachtactiviteiten eigenlijk in de praktijk? Wat wordt met de aangemelde jachtgegevens gedaan? Worden die bijvoorbeeld getoetst aan of afgestemd op activiteiten die reeds langer gepland zijn en waarvoor vaak een toelating nodig is zoals mountainbiketochten, wandelingen van erkende wandelclubs of andere georganiseerde activiteiten?

Bent u er zich van bewust dat het in het licht van de aangehaalde voorbeelden een probleem kan zijn dat het meldpunt van de jagerij niet consulteerbaar is door recreanten of verenigingen?

Is het mogelijk de gegevens meer transparant te maken door een overzicht van de aangemelde jachtactiviteiten online publiek consulteerbaar te maken op de website van het Agentschap voor Natuur en Bos? Zou daarbij ook in de mogelijkheid kunnen worden voorzien om ook jacht op andere dagen op vrijwillige basis te laten registreren en erkende Wildbeheerseenheden rechtstreekse toegang te verlenen tot het publiek toegankelijk register van voorafgemelde jachtactiviteiten? Zo kunnen hun jachtactiviteiten daar rechtstreeks op worden aangemeld.

De voorzitter: De heer De Klerck heeft het woord.

De heer Patrick De Klerck: In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) wordt heel wat aandacht besteed aan het buitengebied en aan het recreatieve medegebruik van dat gebied. Een goed nabuurschap is daarbij belangrijk, aldus de heer Matthijs.

In het besluit van 30 mei 2008 van de Vlaamse Regering over de jachtvoorwaarden is onder andere sprake van dat meldpunt. We hebben daar uitvoerig over gediscussieerd in de commissie. We hebben toen een goed evenwicht gevonden over de invulling van dat meldpunt, zowel voor de jagers als voor de recreanten die gebruik maken van het buitengebied en over de jacht kunnen worden geïnformeerd. Nu wil men nog meer functies toedichten aan dat meldpunt die niet specifiek in het besluit zijn opgenomen. Na een jaar moet er geëvalueerd worden. Laten we dus eerst afwachten wat die evaluatie oplevert.

Tot slot heb ik nog wat bedenkingen bij de manier waarop Natuurpunt een aantal zaken formuleert over dat meldpunt. De mensen die het buitengebied gebruiken, zouden worden geïntimideerd en getiranniseerd door de jagers, aldus Natuurpunt. Ik vind dat nogal ophitsende en provocerende taal.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Toen het Jachtvoorwaardenbesluit en het Jachtopeningsbesluit door de Vlaamse Regering werden goedgekeurd, is daar in deze commissie inderdaad een uitgebreide discussie over gevoerd.

In het Jachtvoorwaardenbesluit staat: “De gewone jacht met een vuurwapen die plaatsgrijpt op zondag dient ten laatste 24 uur op voorhand gemeld te worden op een elektronisch meldpunt, daartoe opgezet door het agentschap. Op basis van de gegevens geïnventariseerd op het meldpunt inzake de zondagsjacht zal er na een jaar een evaluatie gebeuren en zal onderzocht worden of de regeling voor de zondagsjacht moet bijgestuurd worden.”

Op grond van die bepaling werd bij aanvang van het nieuwe jachtseizoen, op 1 juli 2008, op de website van het Agentschap voor Natuur en Bos een meldpunt actief, gericht op de jager met het oog op het melden van de zondagsjacht.

Hoewel het Jachtvoorwaardenbesluit geen melding maakt van de oprichting van een meldpunt voor klachten over de zondagsjacht, heeft het Agentschap voor Natuur en Bos hiervoor op zijn website een tweede meldpunt opgericht.

Momenteel worden de gegevens van beide meldpunten louter geregistreerd. Tot nu toe heeft het agentschap op het eerste meldpunt 1261 meldingen van zondagsjacht ontvangen. Dat was de situatie op 8 december 2008. Dat meldpunt werkt dus goed. Op het tweede meldpunt heeft het agentschap 23 klachten over zondagsjacht ontvangen. Dat was eveneens de situatie op 8 december 2008.

De Vlaamse Regering heeft met de uitgewerkte regeling niet meteen de bedoeling gehad om de meldingen van jagers publiek consulteerbaar te maken. Bij de discussies die geleid hebben tot het Jachtvoorwaardenbesluit was het probleem van de beschikbaarheid van een consulteerbare lijst van geplande jachtactiviteiten niet aan de orde. De discussie betrof toen immers de aanvaardbaarheid van de zondagsjacht op zich, en het gegeven dat die kwestie maar op basis van feitenmateriaal geëvalueerd zou kunnen worden – meten is weten. Zondagsjacht moet worden gemeld. Ook wie klachten heeft over de zondagsjacht, moet die melden. Anonieme klachten worden niet aanvaard.

Het doel van de regeling is om na een jaar een evaluatie te maken. Op basis daarvan moet duidelijk worden waar zich problemen voordoen en hoe daaraan kan worden geredigeerd. In die optiek lijkt het mij niet aangewezen om vandaag alle gegevens publiek consulteerbaar te maken. We moeten wachten tot er een evaluatie heeft plaatsgevonden. Dat gebeurt in de zomer van volgend jaar.

Als er effectief sprake is van intimidatie, dan is dat betreurenswaardig. Uit de contacten die ik zelf heb met de Wildbeheerseenheden blijkt echter dat er goede afspraken worden gemaakt. Als er activiteiten zijn, dan wordt er niet gejaagd. We moeten niet de indruk wekken dat zich overal grote problemen voordoen. Ik sluit niet uit dat er in bepaalde gevallen effectief knelpunten zijn, maar we mogen die niet veralgemenen voor heel Vlaanderen.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, ik betreur dat met die aangemelde gegevens niet méér gebeurt. Meten is inderdaad weten. Maar als we dit een jaar moeten laten liggen en dan pas een evaluatie maken, schieten die gegevens hun doel voorbij. Als ze publiek consulteerbaar zouden zijn, zou men kunnen

overgaan tot conflictpreventie. Ook in ons buitenlands beleid geniet dat nog altijd de voorkeur op conflict-beheersing.

Ik had uit de gedachtewisseling destijds begrepen dat een aantal wilbbeheereenheden, als ik mij niet vergis ook in de Vlaamse Ardennen, daarvoor al een modus vivendi hadden gevonden. Zij melden al effectief bij recreanten en wandelverenigingen enzovoort op voorhand hun jachtactiviteiten. Waarom zou dat niet op het Vlaamse niveau, desnoods op vrijwillige basis, kunnen worden uitgewerkt? De wilbbeheereenheden die dat vrijwillig willen aanmelden op een publiek consulteerbare website, moeten daarin worden aangemoedigd. Op die manier kunnen op het terrein veel misverstanden en conflicten worden vermeden. Dat is in het belang van alle openruimtegebruikers.

De voorzitter: De heer De Klerck heeft het woord.

De heer Patrick De Klerck: ‘Meten is weten’ is inderdaad een belangrijk uitgangspunt. In functie daarvan moet de evaluatie geschieden. Toch ben ik zeer verbaasd als ik van de minister hoor dat er 23 klachten werden geregistreerd. Natuurpunt stelt dat er 1,4 miljoen Vlamingen persoonlijk worden gehinderd door de jacht op zondag. Ik heb bedenkingen bij het verschil tussen deze cijfers.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Joris Vandenbroucke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aangekondigde hervorming van de belasting op in-verkeerstelling en de koppeling aan de ecoscore

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aanpak van fijn stof en de recente berichtgeving ter zake

Vraag om uitleg van de heer Patrick De Klerck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aangekondigde premie voor de plaatsing van roetfilters op dieselwagens

Interpellatie van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beleid van de Vlaamse Regering ten aanzien van fijn stof en verkeer

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, ik heb mijn interpellatie ingediend naar aanleiding van uw uitspraak in ‘De zevende dag’ anderhalve week geleden. Daar werd u om een reactie gevraagd bij de vaststelling dat de fijnstofproblematiek in ons land nog steeds bijzonder prangend en dringend is. U lanceerde het voorstel om de belasting op inverterstelling (BIV) te koppelen aan de aanwezigheid van een roetfilter. Voor dieselwagens zonder roetfilter zou de BIV moeten stijgen.

Deze regering heeft al tweeënhalve jaar geleden beslist dat de BIV moet worden gekoppeld aan de ecoscore van het voertuig. Uw voorstel is dus helemaal niet nieuw, het is een uitwerking van die beslissing. De ecoscore van een voertuig houdt rekening met de impact op het omgevingslawaaï, op het klimaat en op de luchtkwaliteit. Uiteraard is een roetfilter daarin een parameter.

U hebt keer op keer, en onlangs nog op 2 oktober toen we daarover in deze commissie hebben gediscussieerd, bevestigd dat het de bedoeling is om die ecoscore te blijven hanteren als basis voor de BIV en de verkeersbelasting wegens zijn geïntegreerd en technologisch karakter.

Mevrouw de minister, de reden waarom ik mijn interpellatie heb ingediend, is vooral de reactie van minister Van Mechelen, die keer op keer twijfel zaait over die beslissing van de Vlaamse Regering van tweeënhalve jaar geleden. Hij zaait twijfel over de timing, maar ook over de grondslag van die beslissing – en dat vind ik veel zwaarder. Hij liet in de kranten optekenen dat hij maar wil weten van de invoering van een groene autofiscaliteit als de groene elementen daarin dienen als aanmoediging en niet als bestraffing.

Nu moeten de liberalen mij eens uitleggen hoe het mogelijk is de belasting op inverterstelling of de verkeersbelasting op een groene leest te hervormen zonder de budgetneutraliteit in gevaar te brengen, wanneer je naast ecoboni ook niet meteen ecomali inbouwt. Dat is onmogelijk. Dat zou de minister van Begroting toch moeten weten.

Ik zou van de liberalen ook wel eens willen horen hoe het mogelijk is die belastingen te hervormen zonder ecomali, en toch gedragssturend op te treden. Ik stel immers vast dat de belasting op inverterstelling, op dit moment met een maximumtarief van 4997 euro, een belachelijk laag bedrag is in vergelijking met de aankooprij van een aantal brandstofslurpende modellen, die een enorme impact hebben op het milieu en die nog steeds als zoete broodjes over de toonbank gaan. Voor alle duidelijkheid: mijn fractie heeft geen enkel probleem met de keuzevrijheid van mensen om welke wagen dan ook te kopen. Ik heb geen enkel probleem

met terreinwagens en grote monovolumewagens omdat binnen elk segment de meeste autoconstructeurs werk maken van of werk aan het maken zijn van keuzemogelijkheid voor de consument. Er zijn terreinwagens en grote monovolumewagens die veel milieuvriendelijker zijn dan een aantal andere modellen die nu op de markt zijn. Het is toch de bedoeling om, door de BIV te koppelen aan de ecoscore, de consument te doen kiezen voor de milieuvriendelijkste modellen in een bepaald segment? Dat is onmogelijk als we het standpunt van minister Van Mechelen volgen en geen ecomali inbouwen in de hervorming van de BIV en de verkeersbelasting.

Mevrouw de minister, mijn interpellatie is er vooral om te appelleren aan uw standvastigheid met betrekking tot uw voornemen om de beslissing van de Vlaamse Regering van tweeënhalf jaar geleden effectief uit te voeren. Onze fractie zou graag hebben dat die beslissing van de Vlaamse Regering, waarvan de liberalen toch nog altijd deel uitmaken, effectief wordt uitgevoerd.

Welk voorstel tot hervorming van de BIV hebt u nu precies neergelegd? Welke zijn de parameters en wat is de timing van de hervorming? Hoe zit het met de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting? Is het nog altijd de bedoeling om het ene aan het andere te koppelen? Sluit u uit dat het tarief van de BIV voor bepaalde categorieën van wagens in de toekomst verhoogd wordt? Binnen welke uitersten zal het tarief van de hervormde BIV zich bewegen? Wat is de prijsvork? Zal die veranderen ten opzichte van de huidige BIV?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de problematiek van fijn stof is een thema dat hier niet de eerste keer aan bod komt. Het wordt nu uitgebreid met het verhaal van de heer Vandenbroucke, waar ik me heel graag bij aansluit.

Mevrouw de minister, conform uw beleidsbrief zou het subsidiebesluit betreffende de toekenning van roetfilters een eerste keer besproken worden op de ministerraad in oktober. Hiervoor zou u in 4 miljoen euro voorzien. In vergelijking met Nederland is dat een ontzettend laag bedrag, maar dat is met meerdere kredieten het geval.

In Het Laatste Nieuws van 1 december liet u weten dit voorstel nu heel spoedig te zullen voorleggen. Als ik goed heb gekeken in de notificaties van de Vlaamse Regering, heeft dat op de agenda gestaan, maar is het andermaal uitgesteld, ook het hele belastingverhaal. Minister Van Mechelen heeft een aantal duidelijke standpunten ingenomen over hoe, wat en wanneer dat zal gebeuren.

Mevrouw de minister, we hebben u ook gezien in de Zevende Dag. U deed daar een bijkomend voorstel dat de belasting op inverkeerstelling zou worden opgetrok-

ken voor wagens zonder roetfilter. Minister van Financiën Van Mechelen heeft die idee meteen afgeschoten. Brussel heeft intussen een noodplan uitgewerkt voor dagen met grote smogproblemen: op piekdagen mag maar de helft van het aantal wagens de stad in. Als voor fijn stof en stikstofdioxide alarmniveau 1 bereikt wordt, dan geldt er een snelheidsbeperking in Brussel en op de Brusselse ring. De vraag is natuurlijk: op welke Brusselse ring? Die ligt immers een stuk op Brussels grondgebied en een stuk, ik denk voor 95 percent, op Vlaams grondgebied. Als niveau 2 bereikt wordt, dan mogen de ene dag alleen de auto's met een even nummerplaat de stad in, en de andere dag alleen de auto's met een oneven nummerplaat. Dat experiment is trouwens al in het buitenland toegepast. Of dat al dan niet met succes was, weet ik niet. Vrachtwagens van meer dan 3,5 ton mogen de hoofdstad tijdens de piek zelfs helemaal niet in. Op het plan is behoorlijk wat kritiek van onder meer Touring en gewezen Brussels milieuminister Gosuin.

Dit is een wat andere invalshoek van de problematiek, mijnheer de voorzitter. Ik denk dat de andere leden nog andere invalshoeken hebben. Mevrouw de minister, wat is binnen de Vlaamse Regering reeds besproken of beslist over de invoering van een subsidiesysteem voor roetfilters? Van waar komt de vertraging? Wat is de vooropgestelde timing?

Wat is het regeringsstandpunt over het aanpassen van de BIV naar Waals en Nederlands voorbeeld op korte termijn? Wallonië heeft laten zien dat het op sommige terreinen soms sneller is dan Vlaanderen. Nederland is nog veel sneller.

Voor een hervorming of vergroening van de autofiscaliteit zou de Vlaamse Regering zo snel mogelijk samenkomen met de andere gewesten om op middellange of lange termijn tot een samenwerkingsakkoord te komen. Ik verwijs hiervoor naar de commissievergadering van 2 oktober 2008. Wat is er al gebeurd, en wat staat nog op de agenda?

De Brusselse maatregel is mee ingesteld door de Inter-gewestelijke Cel voor het Leefmilieu (IRCEL). In hoeverre was u op de hoogte van deze op til zijnde beslissingen? Verwacht u geen problemen voor de Vlaamse pendelaars? Als men dit systeem invoert, zal dat nogal wat consequenties hebben. Het openbaar vervoer zou die dag gratis zijn, wordt meegedeeld. Over welke vormen van openbaar vervoer gaat het? Is hiervoor overlegd met De Lijn en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) of betreft het enkel de Maatschappij voor het Intercommunaal vervoer te Brussel (MIVB)? Het zou erg zijn als men dit systeem gaat invoeren en het weer op een halfslachtige manier zou gebeuren, met alle negatieve gevolgen van dien.

De voorzitter: Mijnheer Peumans, ik merk op dat we op 27 november 2008, nog niet zo lang geleden, bij de bespreking van de beleidsbrief en het ontwerp van decreet over de uitgavenbegroting, het pagina's lang over alles betreffende dit thema hebben gehad: roetfilter, verkeersbelasting, ecologische parameters, fijn stof. Ik zou niet de indruk willen geven dat we hier voor de eerste keer over het fijn stof praten. Er is ook een hoorzitting over geweest.

De parameters en de problematiek veranderen en verschuiven en soms worden de verklaringen van de ministers anders na verloop van tijd. Ik heb daar geen probleem mee, maar het is nog maar veertien dagen geleden dat we dat hebben besproken. (*Opmerkingen van de heer John Vrancken*)

Mijnheer Vrancken, ik moet elke week advies geven over een pak ingekomen vragen en interpellatieverzoeken. Ik heb een gemotiveerd advies gegeven waarin stond dat ik deze interpellaties niet ontvankelijk vond, maar het Bureau is mij niet gevolgd. Ik heb eerder al eens een brief naar het Bureau geschreven dat het mijn mening niet meer moeten vragen als het toch zijn zin doet. De stukken waarnaar werd verwezen, zaten erbij, onder meer die van veertien dagen geleden. Op veertien dagen verandert de wereld niet, tenzij er eens een uitzending van 'De zevende dag' tussenkomt. Mij niet gelaten, maar ik vind dat ik consequent moet zijn, anders kunnen we elke week hetzelfde behandelen.

De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, ik wil even reageren op wat u hebt gezegd over het advies aan het Uitgebreid Bureau. Dat is grondig besproken en de argumenten die u hebt gegeven, zijn daarbij ingebracht. Het Bureau is quasi unaniem ingegaan op het interpellatieverzoek, vooral omdat er een aantal nieuwe feiten waren: uitspraken van minister Van Mechelen, een Panorama-uitzending en 'De zevende dag'. Dat heeft de overhand gehaald. Ik denk dat het probleem van het fijn stof heel ernstig is zodat we daar ruimte voor in het parlement moeten voorzien.

Ik zal het niet uitdrukkelijk hebben over de BIV en de ecoscore. Ik sluit me wel volmondig aan bij de twee vorige sprekers. Ik wil ook vragen, mijnheer de voorzitter, om naast de decreten Ruimtelijke Ordening, die gepland zijn voor begin volgend jaar, de behandeling te starten van ons voorstel van decreet inzake de ecobonus voor voertuigen. Dat is op 24 juni van 2008 ingediend. Gezien de situatie is het misschien nuttig ook dit voorstel van decreet bij hoogdringendheid te behandelen.

Ik wil het vooral hebben over de relatie van het beleid inzake fijn stof en mobiliteit van ons land en dat van Nederland. Ik heb net als de heer Vandenbroucke gekeken

naar die uitzending. Ik ben wat dieper gaan graven en heb contact gehad met de Tweede Kamer in Nederland, waar men mij zeer behulpzaam een aantal documenten heeft bezorgd, onder meer van minister Cramer. Ik heb een kopie van een samenvatting ervan laten ronddelen in de commissie.

Mevrouw de minister, mijn vaststelling is dat de situatie wat betreft milieudruk tussen Vlaanderen en Nederland vergelijkbaar is. Ook is de situatie redelijk vergelijkbaar wat betreft het ontspreiden van een aantal luchtkwaliteitsparameters ten gevolge van transport. Vlaanderen gebruikt iets meer de mantra van logistiek dan Nederland. Toch voeren de Nederlanders deels hetzelfde discours. Nederland heeft net als Vlaanderen en samen met een aantal andere lidstaten, een probleem om de Europese richtlijn luchtkwaliteit wat betreft onder meer de parameters fijn stof en NOx te halen. Vlaanderen en Nederland hebben ook allebei een derogatieverzoek ingediend bij de Europese Commissie om iets langer tijd te mogen nemen om te kunnen afwijken van deze Europese richtlijn. Dat zijn allemaal parameters waarbij de situatie vergelijkbaar is.

Ik ben gaan kijken naar de beleidskeuzes. Ik moet helaas vaststellen dat waar Nederland zeer voorzichtig in de goede richting evolueert en een aantal structurele beleidskeuzes heeft gemaakt, Vlaanderen, met alle respect, mevrouw de minister, wat rommelt in de marge. Vorige maandag, daags na de uitzending van 'De zevende dag', hebben we een hotspotplan voor de haven van Antwerpen gezien. Dat bevat op zich allemaal best wel nuttige maatregelen maar wat mij betreft is dat een relatieve druppel op een hete plaat.

De essentie van deze kwestie is het aanpakken van luchtverontreiniging als gevolg van het verkeer. Ter zake blijven een aantal maatregelen achterwege. Ik verwijs opnieuw naar de vorige spreker.

Nederland heeft in 2006, zoals uw voorganger trouwens ook in 2005 heeft gedaan, een geïntensifieerd actieplan fijn stof gemaakt. Dat plan heeft toch wel iets meer om het lijf dan het Vlaamse actieplan, zeker ook als het gaat over de mobiliteitsaspecten. Ik heb de leden net een document bezorgd. Mijnheer de voorzitter, ik zou willen vragen dat dit als bijlage bij het verslag zou worden gevoegd. Dan zal ik dat document niet in detail overlopen. Meer concreet zijn er vijf subsidiesystemen in werking, waarvan de meeste sinds 2006. Daar zijn aanzienlijke budgetten aan gekoppeld, die daadwerkelijk een effect beginnen te hebben. Het effect is nog niet echt substantieel, maar het begint stilaan zichtbaar te worden bij een aantal parameters qua fijn stof en NOx. De diverse voertuigtypes worden geïsoleerd. Op de tweede pagina van de nota kunt u lezen hoeveel geld daarvoor wordt uitgetrokken voor de legislatuur 2006-2010, maar ook waar de Nederlanders vandaag staan wat het realiseren

van een aantal milieudoelstellingen voor de diverse voertuigtypes betreft. De doelstelling wordt niet gehaald voor alle types, maar voor de meeste zijn ze op schema. Voor een aantal, bijvoorbeeld voor vrachtwagens, zitten ze al ver boven de zichzelf opgelegde doelstelling.

Bovendien – en dat vind ik een van de sterke punten van het Nederlandse beleid met betrekking tot fijn stof en verkeer – wordt er een – voorlopig nog maar zeer beperkte – koppeling gemaakt tussen het beleid qua schone wagens en vrachtwagens en milieuzonering. Een aantal steden zijn daarop ingegaan. Dat betekent dat tot op vandaag in een aantal steden, zoals Tilburg, Leiden en Utrecht, een aantal milieuzones zijn afgebakend waar bepaalde types vrachtwagens niet meer binnen mogen. Helaas gaat het alleen nog maar over vrachtwagens. Iets analoogs gebeurt trouwens in Duitsland. De regeling daar is eigenlijk veel sterker dan de Nederlandse, maar die combinatie begint wel degelijk vruchten af te werpen. In Nederland komt er nog nauwelijks een wagen zonder roetfilter op de markt.

Helaas staat Vlaanderen in vergelijking met onze buurlanden helemaal nog niet ver. Er is inderdaad de ecologie-steun, die sinds een jaar of twee bestaat. Op basis van die subsidie zijn een aantal Euro V-vrachtwagens versneld aangekocht. Dat is een goede zaak, maar als ik de begroting van minister Ceysens goed begrijp, gaat het grosso modo over 7 à 8 miljoen euro. De heren Peumans en Vandenbroucke hebben er daarnet al naar verwezen: binnenkort zal er allicht een regeling komen met betrekking tot retrofits op personenwagens. Mevrouw de minister, ik weet niet wat precies de inhoud is van het beleid dat u ter zake voorstelt, maar als ik een aantal kranten mag geloven, dan gaat het over een subsidie van 400 euro voor een retrofit. In het kader van de begrotingscontrole 2008 is er daarvoor sprake van een budget van 1 miljoen euro. In het kader van de begroting 2009 gaat het over 4 miljoen euro. Corrigeer me als ik fout ben. Daarmee kan voor ongeveer 10.000 à 12.000 oude dieselwagens de installatie van een roetfilter worden gesubsidieerd. Ik weet niet welke doelgroep van wagens u voor ogen hebt, maar allicht zult u vooral mikken op oudere types. Ik schat dat meer dan een miljoen van die wagens in Vlaanderen nog op de baan rijden. Met 10.000 roetfilters zult u dan een heel klein stapje in de goede richting zetten, van een grootteorde van 0,5 à 1 percent. Ik vind dat onvoldoende als beleid.

Mevrouw de minister, wat zegt u op wat ik hier heb gesteld over de vergelijking tussen Nederland en Vlaanderen? Bent u bereid om eventueel bijkomende maatregelen te nemen, boven op de 4 miljoen euro waarin nu wordt voorzien voor de retrofits? Ik ben ook benieuwd naar het dossier dat u bij de Europese Commissie hebt ingediend in het kader van het derogatieverzoek. Wat zijn de inhoudelijke hoofdlijnen daarvan? Kunnen we daarvan een afschrift krijgen?

De voorzitter: De heer De Klerck heeft het woord.

De heer Patrick De Klerck: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, u hebt inderdaad onlangs een initiatief aangekondigd met betrekking tot de bestrijding van de verspreiding van fijn stof, in de vorm van een Vlaamse premie voor het plaatsen van een roetfilter op bestaande dieselwagens en bij aankoop van een voertuig dat ter zake reeds voldoet aan de Euro 5-norm. Het zou telkens gaan over een bijdrage van 80 percent aan de rekening, met een maximum van 400 euro. Daarvoor wordt in 2008 1 miljoen euro en in 2009 4 miljoen euro uitgetrokken.

Vertalen we dat in aantallen voertuigen, dan levert dat een getal op van 2500 wagens in 2008 en ongeveer 10.000 wagens in 2009. Dat lijkt indrukwekkend, maar als we bedenken dat er op dit ogenblik ongeveer 1,6 miljoen wagens rondrijden die tot de doelgroepen van de Euro 3- en Euro 4-norm behoren, leert een simpele rekensom ons dat het hier maximaal gaat over 0,77 percent van de beoogde voertuigen die van een subsidie zouden kunnen genieten.

Aangezien de premies slechts zullen worden uitgekeerd binnen de perken van het binnen de begroting voorziene budget, rijst het probleem hoe dat praktisch zal worden geregeld. Immers, indien iedereen die in aanmerking komt voor die premie ook een aanvraag zou indienen, is er ongeveer 650 miljoen euro nodig. Er dreigt dus een chaos, omdat de premie wordt verstrekt aan diegenen die het eerst een aanvraag indienen. Het probleem hierbij is dat eerst de filter moet zijn geplaatst alvorens men de aanvraag mag indienen. Het ziet er dus naar uit dat heel wat burgers die te goeder trouw een dergelijke plaatsing zouden uitvoeren, achteraf, wegens een budgettair tekort, in de kou zullen blijven staan. Dat lijkt me niet bevorderlijk voor het toekomstige succes van de maatregel.

Mevrouw de minister, voorziet u bij een toenemend succes in een verhoging van het beschikbare budget en zo ja, in welke verhoging? Hoe zult u garanderen dat personen die een roetfilter laten plaatsen of een Euro 5-voertuig aankopen ook daadwerkelijk die premie zullen ontvangen, na reeds de kosten te hebben betaald? Is er over deze maatregel overleg gepleegd met de betrokken sector? Zo ja, wat is daarvan het resultaat?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte leden, het verbaast me enigszins dat de problematiek van de autofiscaliteit die een aantal leden in hun vraag hebben aangekaart, in deze commissie wordt besproken, en niet in de commissie voor Financiën. Op 8 april van dit

jaar werd daar nog een discussie gevoerd over de hervorming van de verkeersbelasting waar sommigen op aandringen.

Mevrouw de minister, ik krijg enigszins het gevoel dat u wordt opgejaagd door uw collega's van de andere meerderheidspartijen om nu snel een ecofiscaal stelsel uit te werken. De problematiek van het fijn stof is ter zake natuurlijk een dankbaar onderwerp. Fijn stof is inderdaad een ernstig probleem, dat ook ernstig moet worden aangepakt. Daar zijn wij eveneens van overtuigd. Ik stel me echter de vraag of uw collega's van een aantal meerderheidspartijen dan van mening zijn dat uw beleid met betrekking tot fijn stof en uw fijnstofplan onvoldoende werken. Die indruk krijg ik althans.

Nochtans is uw initiatief om roetfilters te subsidiëren voor ons alvast de eerste en belangrijkste stap om de uitstoot van fijn stof door autoverkeer te verminderen. We steunen absoluut die subsidiëring. De effecten ervan zullen we echter over enkele jaren zien. Positief is alvast dat ondertussen bij een aantal automerken een roetfilter standaard wordt geïnstalleerd. Ook Europa heeft zijn wetgeving bijgestuurd, door de beste Euronormen in versneld tempo in te voeren. Ik vrees alleen dat die ecofiscaliteit louter op basis van de ecoscore zal worden ingevoerd. Er zijn al een aantal discussies gevoerd over de bepalingen, de invulling en de parameters om tot de juiste ecoscore te kunnen komen. Ik stel vast dat bepaalde wagens zonder roetfilter een betere ecoscore hebben dan bijvoorbeeld een grotere wagen die wel over een roetfilter beschikt. Daarom heb ik bedenkingen bij die ecoscore. Die grotere wagen vervoert wel meer mensen en maakt het mogelijk dat een tweede wagen van de weg kan worden gehouden. Ik meen dat het belangrijk is de burger te motiveren, te ondersteunen en waar mogelijk te subsidiëren om over een zo proper mogelijke wagen te beschikken, maar ik krijg veeleer de indruk dat de ecofiscaliteit tot een nieuwe belastingvorm zal leiden en dat ze niet wordt gebruikt om propere wagens te krijgen, maar veeleer om het aantal wagens op de weg te beperken.

Eigenlijk wordt de fijnstofproblematiek enigszins misbruikt. Er zijn nog een aantal andere belangrijke maatregelen die in dit kader kunnen worden genomen. Wie wordt immers getroffen door die maatregelen? De welgestelde burgers zullen hun wagen, die misschien een minder goede ecoscore heeft, blijven gebruiken en de verhoging door die ecofiscaliteit blijven betalen. De minder gegoede burgers worden het slachtoffer van deze nieuwe fiscaliteit en worden gedwongen hun wagen aan de kant te zetten. Daar kunnen wij niet mee akkoord gaan. Ja aan de maatregelen om fijn stof te beperken. Neen aan de doorvoering van de ecofiscaliteit enkel op basis van de ecoscore. Wij ondersteunen uw beleid inzake de subsidiëring van roetfilters.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik wil u eerst verzekeren dat dit niet plots uit de lucht komt vallen. Sinds ik minister ben, hebben we hier al vijf of zes keer over gedebatteerd. Ik heb onder andere een actuele vraag gekregen over de hervorming van de autofiscaliteit. Het klopt helemaal, mijnheer Vandenbroucke: de regering heeft twee jaar geleden al beslist om de autofiscaliteit te hervormen op basis van de ecoscore. Ik heb vorige week of de week daarvoor nog hier in de commissie gezegd dat er een verschil is tussen minister Van Mechelen en mij. Hij denkt aan de praktische implementatie en ik wil zo snel mogelijk duidelijkheid over de afbakening van de ecofiscaliteit. Waarom wil ik dat zo graag? We kunnen vandaag een stimulerende maatregel nemen zoals de invoering van de retrofit op oude dieselwagens. Wij subsidiëren dat niet voor 100 percent. We moeten dus aan de bevolking uitleggen dat ze op termijn winst haalt uit de hervorming van de autofiscaliteit. Een auto met een retrofitroetfilter of een nieuwe auto met roetfilter zal een bonus krijgen. We moeten die keuze maken. Wat mij betreft, liever vorige week dan deze week. Dat schept duidelijkheid. Dan weten de mensen hoe de regeling er binnen twee jaar zal uitzien. Ze kunnen hun gedrag daar al op afstemmen.

Mijnheer Daems, voor u is Nederland het grote Mekka. *(Opmerkingen van de heer Rudi Daems)*

Goed, ik ben blij dat u uw woorden nuanceert. Ik weet dat u dat niet hebt gezegd. *(Opmerkingen van de heer Rudi Daems)*

Ik zal dat uitleggen en u kunt daarna nog genoeg repliceren. Ik heb verschillende gesprekken gehad met de Nederlandse autoriteiten, ook met de Duitse overigens, over de autofiscaliteit. U vindt dat Vlaanderen en Nederland zeer vergelijkbaar zijn, ik zou dat willen nuanceren. Als wij de autofiscaliteit willen hervormen moeten we eerst een samenwerkingsakkoord afsluiten met de andere gewesten. U weet net als ik dat dat niet altijd even evident is. Dat is echter absoluut geen reden om geen initiatief te nemen. We moeten ons eigen kader zo snel mogelijk vastleggen en dan moeten we een samenwerkingsakkoord afsluiten.

Mijnheer Daems, u verbaast mij. Fijn stof is veel meer dan het transport! We hebben sinds 2005 – mijn voorganger heeft dat gerealiseerd, ik heb daar geen verdienste aan – een fijnstofplan voor heel Vlaanderen. Daar zitten ontzettend veel maatregelen in. Wij begeleiden de bedrijven en de gemeenten, die vergunningen geven, om ervoor te zorgen dat de uitstoot van de industrie onder controle blijft. Er bestaan specifieke maatregelen voor de hotspots. Daar hebben we er vier van, u haalde enkel Antwerpen aan. Voor elk ervan bestaat er een hotspotactieplan. Er wordt regelmatig overlegd. U zegt dat ik niets doe en dat ik verkeerd meet. Ik wil dat betwisten. Er is hier vorige week een interessant

voorstel van resolutie besproken en goedgekeurd. Ook die resolutie is niet uit de lucht komen vallen. Ze werd voorafgegaan door hoorzittingen en debatten.

Het klopt, mijnheer Daems, zowel Nederland als Vlaanderen hebben uitstel gevraagd om de fijnstofnormen te halen. We hebben beide een probleem, maar we zijn daarmee niet de enigen in Europa. We zijn ondertussen met negen. Misschien zal dat aantal nog stijgen, want ik heb vernomen dat er nog lidstaten uitstel zouden aanvragen.

Als we een vergelijking willen maken met Nederland moeten we uiteraard het aantal inwoners in rekening brengen. Nederland telt zowat drie keer meer inwoners. We moeten de juiste vergelijkingsbasis hanteren.

Op de maatregelen rond roetfilters en autofiscaliteit kom ik straks uitgebreid terug. Naast het vergunningenbeleid en de punctuele maatregelen buiten het verkeer, wil ik wijzen op de maatregelen inzake doorstroming van het verkeer. Ik verwijs naar het Masterplan Antwerpen dat veel aandacht besteedt aan het openbaar vervoer. Ik verwijs naar het dynamische snelheidsbeheer waar we in Gent en Antwerpen aan werken. Dat is een van uw stokpaardjes, mijnheer Vandenbroucke. De dynamische verkeersgeleiding zorgt ervoor dat het verkeer blijft doorstromen op piekmomenten zodat er minder files ontstaan. Een stilstaand maar draaiend voertuig produceert immers het meest fijn stof. Op dat punt moeten we investeren. Het gaat niet alleen om de uitstoot.

De Europese richtlijn zegt: vanaf 1 september 2009 voldoen alle nieuwe types – geen nieuwe wagens, maar nieuwe types – verplicht aan de Euro 5-norm. Dat is een excellente norm voor de beperking van fijn stof. Verhoudingsgewijs is er een grote vooruitgang van Euro 4 naar Euro 5. Dat gaat om de motortechniek. Euro 5-motoren zijn zo gemaakt dat ze vrijwel geen fijn stof uitstoten. Vanaf januari 2011 moet voor Europa elke nieuwe wagen – ook oude types – voldoen aan de Euro 5-norm.

Moeten we sneller werken dan de Europese richtlijn vraagt? Zo ja, hoe moeten we dat aanpakken? Ik neem uw lijstje erbij, mijnheer Daems. In Nederland bestaat een retrofit voor vrachtwagens en bussen sinds 1 oktober 2006. Die voldoen dus aan de Euro V-norm. Vlaanderen biedt een ecologiepremie aan voor vrachtwagens waar men een retrofit op plaatst. Dat kent totaal geen succes. Vlaanderen heeft gefocust op de versnelde invoering van Euro V-motoren in vrachtwagens. Dat is een mooi cijfer: iets meer dan 8000 vrachtwagens hebben versneld een Euro V-motor gekregen. We scoren daarmee procentueel gezien bijna even goed als Nederland. U mag niet zeggen dat we niet inzetten op de Euro V-motor. Wat de bussen betreft, verwijs ik graag naar de budgetten van De Lijn. Ik ben daar niet voor bevoegd. Er wordt zowel in de retrofit als in aardgasbussen en hybride bussen geïnvesteerd.

Mijnheer Daems, bij de gewone wagens bestaat er vandaag inderdaad geen retrofitsubsidie voor oude dieselwagens. Ik heb dat aangekondigd en heb dat subsidiebesluit vorige week op de agenda van de Vlaamse Regering laten plaatsen.

Mijnheer De Klerck, u hebt het verslag van de Inspectie van Financiën bijzonder goed gelezen. Het probleem is dat je op een bepaalde manier moet starten. Het voorliggende voorstel voorziet een subsidie van 400 euro per retrofit die geplaatst wordt op een dieselwagen.

Ik ben niet over één nacht ijs gegaan. Er is een uitvoerige rondetafel met de voertuigenindustrie aan dit besluit voorafgegaan. Er is overleg geweest met de Duitse en de Nederlandse collega's. Als je een dergelijke premie geeft, moet je er wel voor zorgen dat je het beoogde resultaat haalt. Mensen die een oude dieselwagen enkel gebruiken om zondag een toertje rond de kerk te rijden, moeten vooral geen retrofitroetfilter laten plaatsen. Dat heeft geen zin. Dat is niet verstandig. Je moet een minimumaantal kilometers met die wagen rijden.

Als wij een premiereglement invoeren, geldt dat enkel voor particulieren. Het bedrijfswagenpark wordt niet beoogd omdat hiervoor opnieuw een samenwerkingsakkoord nodig is. Verhoudingsgewijs gebeuren bij de bedrijfswagens veel meer aankopen met ingebouwde roetfilters, wellicht ook omwille van de aftrekbaarheid en de snelle vernieuwing van die wagenparken.

Als we die premie invoeren, focussen we op particuliere wagens die al enigszins bejaard zijn. Voor Euro 1 en Euro 2 heeft het technisch gezien weinig zin. Maar Euro 3 is een ideale groep auto's om het premiereglement voor in te voeren. Die wagens blijven in veel gevallen nog een aantal jaren rondrijden en mensen zullen spontaan niet de reflex hebben om er een retrofitroetfilter op de plaatsen.

Twee kanttekeningen plaats ik bij de aantallen die in het inspectieverslag staan. Wij focussen op de particuliere wagens, niet op het hele wagenpark. En er is nog altijd een financiële inspanning van de particulier nodig, van 100 euro of misschien iets meer. Hij moet ook met zijn wagen naar de garage gaan om de roetfilter te laten plaatsen.

Zonder ondersteunende campagne kunnen we van de roetfiltersubsidie geen succes maken. U spreekt over 20.000 voertuigen. Is dat veel of niet? Ik vind dat een goed startaantal. Ik zou graag hebben dat de subsidiepot volledig opgesoupeerd geraakt, als het goedgekeurd wordt door de Vlaamse Regering. Op die manier kun je pas een hefboomeffect bereiken.

Het is van belang om bij de invoering van een subsidie-reglement als Vlaams Gewest een duidelijk standpunt in

te nemen over hoe je wilt dat de autofiscaliteit er zal uitzien in de toekomst. Vorige week stond al geagendeerd voor de Vlaamse Regering om dat kader vast te leggen. Het staat trouwens deze week opnieuw geagendeerd. Er worden vruchtbare discussies gevoerd. Het is geen getouwtrek over niets of alles. Er wordt op dit ogenblik op een constructieve wijze gediscussieerd over hoe we daarmee moeten omgaan.

Voor mij is het van belang dat er een verschil is tussen de aankoop van een wagen met roetfilter en zonder roetfilter. Hoe bouw je die spanning op? Daar wordt over gediscussieerd.

Heren Vandenbroucke en Peumans, de Vlaamse Regering heeft twee jaar geleden inderdaad gezegd dat we niet enkel de jaarlijkse verkeersbelasting maar ook de BIV zullen hervormen op basis van de ecoscore. Elke nieuw aangekochte wagen zit automatisch mee in dat verhaal.

De voorstellen die vandaag op tafel liggen, gaan over een versnelling. Je hebt het kader en dan heb je nog een samenwerkingsakkoord nodig. De volgende vragen liggen nu op tafel. Kunnen we vanaf volgend jaar die roetfiltersubsidie organiseren? Kunnen we daaraan gekoppeld al het kader voor de toekomst vastleggen? Is het nuttig en noodzakelijk om voor particulieren nu al een grotere spanning op te bouwen binnen de BIV?

Die spanning kan volgen uit een verhoging of verlaging van de BIV. Je kunt belonen of bestraffen. Als je voor de piste bestraffen kiest, heeft dat niet tot doel dat er centen in de kas komen, maar dat het een stimulans is voor iedereen die vandaag een Euro 4-wagen koopt, om die te kopen met een ingebouwde roetfilter. De standaard ingebouwde roetfilter is veel gunstiger dan een achteraf opgebouwde. We moeten vermijden dat mensen vandaag een Euro 4-wagen zonder roetfilter zouden kopen om dan volgend jaar gebruik te maken van de premie. Dat wordt uitgesloten als het subsidiereglement er komt.

Die discussies lopen vandaag. Ik kan nog niet zeggen hoe we zullen landen. Maar dat er een spanning moet worden opgebouwd tussen het hebben van een roetfilter of niet lijkt me een duidelijke zaak. Mijnheer Vandenbroucke, die spanning komt er sowieso doordat er al beslist is om de autofiscaliteit op termijn te herzien. Moeten we dat vervroegen voor particulieren, is de vraag.

Die uitspraak heb ik gedaan in 'De zevende dag'. Ik heb gezegd dat ik het rechtvaardig vind dat wie vandaag een dieselwagen aankoopt zonder roetfilter, een hogere BIV betaalt dan wie een dieselwagen aankoopt met ingebouwde filter. Opnieuw kun je het tarief dan ofwel verhogen voor wie het niet doet, ofwel verlagen voor wie het wel doet.

Mijnheer Peumans, u hebt een vraag gesteld over de maatregelen aangekondigd door het Brusselse Hoofdstede-

lijke Gewest, namelijk de alternerende toegang van even en oneven nummerplaten tot Brussel. Die beslissing is mij bekend.

Er is een protocol afgesloten tussen de drie gewesten waarin ze zich engageren om in het geval van piekoverschrijding de andere gewesten in te lichten over de maatregelen die ze nemen. In dat protocol wordt verwezen naar alarmdrempels die het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hanteert en naar het ontwerp van besluit van dat gewest.

Brussel is in principe autonoom om zelf te bepalen welke maatregelen zij willen nemen. Maar de voorgestelde alarmdrempel geldt eigenlijk ook in Wallonië en in Vlaanderen. Als er twee dagen na elkaar 70 microgram of meer fijn stof per kubieke meter verwacht wordt, geldt er in Vlaanderen een snelheidsbeperking op bepaalde delen van de snelweg. Brussel en Wallonië hebben beslist om dezelfde maatregelen te nemen. Die drempel wordt twee tot drie keer per jaar overschreden.

Brussel heeft beslist om nog een tweede drempel in te voeren, namelijk minstens twee dagen na elkaar 100 microgram of meer fijn stof per kubieke meter. Dan treden het alternerend rijden en het verbod op toegang voor vrachtwagens in. De drempel bedraagt twee keer de toegelaten concentratie die door de Europese richtlijn wordt opgelegd. Die drempel wordt zeer sporadisch overschreden, één keer om de twee tot drie jaar. Dat is zelfs minder dan de jaarlijkse autoloze zondag. Maar, mijnheer Peumans, dat is uiteraard een zondag. Anders kan het eender welke dag zijn.

We zijn in kennis gesteld van die maatregel. Er moeten nu nog gesprekken gevoerd worden over hoe dat praktisch moet verlopen. Wat zijn de effecten als dat gebeurt op een dinsdag of woensdag? Hoe ga je daarover communiceren? Daarover moet worden nagedacht. Er komt overleg tussen het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Maar ik zou eerst graag willen reageren op wat mevrouw Van den Eynde heeft gezegd over het zogenaamde misbruik van de situatie om de minister op te jagen om snel een beslissing door te voeren. Het is de vijfde keer dat ik een initiatief neem in het parlement rond deze problematiek. De beslissing is twee en een half jaar geleden genomen. Wij vragen niet meer of niet minder, mevrouw Van den Eynde, dan dat die beslissing wordt uitgevoerd.

De opmerking dat het ecologiseren van de autofiscaliteit asociaal is, is fundamentele. Wat asociaal is, is het niet ecologiseren van de autofiscaliteit. Door het feit dat

vandaag de BIV gekoppeld is aan de fiscale pk, zijn er brave huisvaders die meer BIV betalen voor hun milieuvriendelijke wagen dan anderen, omdat de fiscale pk van hun wagen misschien iets hoger ligt dan die van wagens die milieuvriendelijker zijn. Mevrouw Van den Eynde, als u de brave huisvader wilt belonen, moet u juist snel werk maken van de ecologisering van de autofiscaliteit.

Mevrouw de minister, ik ben blij dat u opnieuw bevestigt dat de beslissing van twee en een half jaar geleden impliceert dat men moet werken met ecoboni en ecomali. U zegt dat er voldoende spanning moet zijn tussen de tarieven voor BIV en verkeersbelasting, om te kunnen belonen en bestraffen, en dat dat sowieso het gevolg is van de beslissing van de Vlaamse Regering van 2006. Dat is de logica zelf, maar het is precies die logica die op de heling werd gezet door de liberalen, bij monde van minister Van Mechelen, die zich daar expliciet tegen verzet heeft.

Ik denk dat het onmogelijk is om het aankoopgedrag van de consument bij te sturen als men er niet voor zorgt dat binnen elk segment van de automarkt de spanning voldoende groot is in de tarieven van de BIV tussen milieuvriendelijke en milieuvriendelijke wagens. Daarvoor is het absoluut nodig om het maximumtarief voor de BIV voor een bepaalde categorie van wagens gevoelig op te trekken.

De heer Patrick Lachaert: Mijnheer Vandenbroucke, de bedoeling is de ecologie, niet de fiscaliteit. Dat is het verschil in benadering. Minister Van Mechelen zegt dat de fiscaliteit daar eigenlijk niets mee te maken heeft. Het gaat wel over het ecologisch beginsel en hoe de fiscaliteit daarin moet passen. Dat is een andere benadering. Maar ik denk dat we eigenlijk allemaal hetzelfde zeggen.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoorden. Ik denk dat de vurigheid van een aantal interventies bewijst dat het interessant was om het debat te voeren.

Wat betreft fiscaliteit en de noodzaak van het afsluiten van samenwerkingsovereenkomsten tussen de gewesten, wil ik opmerken dat het inderdaad een belemmering is, maar Wallonië wacht daar ook niet op. Zij hebben een decreet over ecoboni en ecomali gemaakt. We kunnen over de inhoud debatteren, maar soms gaat men een stap sneller.

Ik heb ook bewust geen evaluatie gemaakt van heel het fijnstofbeleid. Mijn interpellatie gaat over fijn stof en mobiliteit, omdat ik vind dat dat het grootste pijnpunt is en blijft. Dat gaat ook de voornaamste problemen opleveren met Europa.

Ik verheerlijk het Nederlandse model helemaal niet. Ik heb onlangs wel een schitterende bijdrage gelezen in De

Tijd, niet over fijn stof, maar over het poldermodel versus het Vlaamse model, en Nederland krijgt een score van zeven en Vlaanderen krijgt één, op basis van een aantal interessante thema's.

Mevrouw de minister, ik stel alleen vast dat er op basis van de budgetten nog altijd een groot verschil is. Het siert u dat u zich verweert, maar ik stel wel vast dat in Nederland ongeveer 300 miljoen euro op vijf jaar tijd bijna volledig is besteed. Wij gaan nu – en ik pin me niet vast op een bedrag – 15 of misschien 20 miljoen euro, als we ook de hybride bussen van minister Van Brempt meerekenen, besteden. Dat blijft een zeer groot verschil.

Ik heb 5500 Euro V-subsidies voor vrachtwagens genoteerd. Ik heb me gebaseerd op uw antwoord op een schriftelijke vraag. Misschien zijn er ondertussen 1000 of 1500 bijgekomen, maar vanaf volgend jaar is de Euro V niet meer van toepassing.

Ik heb cijfers van gisteren van de administratie Economie. In 2007 werden op basis van de ecologiesteun negen roetfilters geplaatst voor vrachtwagens. In 2007 werd op basis van het callsysteem voor ecologiesteun 1 roetfilter geplaatst. In 2008 werd op basis van het callsysteem voor ecologiesteun voor vrachtwagens 1 roetfilter geplaatst. Dat zijn de cijfers. (*Opmerkingen van minister Hilde Crevits*)

Maar misschien moet u zich dan eens afvragen waarom het geen succes is. Er is een heel groot verschil wat betreft subsidiepercentage tussen Vlaanderen en Nederland. Het is dus geen toeval dat daar vandaag al 25.000 vrachtwagens met een roetfilter rondrijden, want er is een substantieel verschil wat betreft de bijdrage vanuit de overheid. We moeten dus kijken naar de grond van de zaak.

Voor auto's ga ik afwachten welke beslissing de regering zal nemen. Ik analyseer, in tegenstelling met de heer De Klerck, dat het niet gaat om 20.000 wagens, maar in het beste geval om 10.000 of 12.000 wagens, op basis van het huidige bedrag.

Als u de Euro 3 en Euro 4 viseert, gaat het om een grootteorde van 1 miljoen auto's. U gaat er daarvan 10.000 of 12.000 een roetfilter geven. Dat is, met alle respect, peanuts, vergeleken met het voertuigenpark dat vandaag rondrijdt.

Mijnheer de voorzitter, naast het roetfilterdebat is de ecofiscaliteit met betrekking tot wagens essentieel. Ik kijk met heel veel belangstelling uit naar wat de Vlaamse Regering zal beslissen. Dit is een heel belangrijk signaal naar de bevolking. Het is niet toevallig dat vandaag in Nederland geen enkele wagen zonder roetfilter op de markt komt. Dat is omdat in 2006 men een

aantal signalen aan de bevolking heeft gegeven, die vandaag hun vruchten beginnen afwerpen.

Mijn conclusie is, ondanks de beperkte inspanningen: dit is veel te laat en veel te weinig.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik bedank u voor uw antwoord. Maar ik blijf erbij, ik denk dat u van de Nederlanders wat dat betreft veel kunt leren.

Ik vraag me af hoe men in Brussel, als de smog weer optreedt, de handhaving zal organiseren. Heel België moet bij wijze van spreken gewaarschuwd worden. Ik geef het voorbeeld van de Reyerstunnel en Lachaert en Peumans komen eraan, maar die mogen die dag de tunnel niet in, staan stil en kunnen niet meer achteruit. Volgens mij is dat het zoveelste stuntje van minister Smet waarvan men zich de consequenties niet realiseert. Mevrouw de minister, u weet dat minister Smet zich hier deze week zeer arrogant heeft uitgelaten over uw beleid. We hebben hem laten verstaan dat hij zijn manieren moet houden, maar dat doet niet ter zake.

Ik blijf terugkomen op de verkeerslichten. Ik heb u vorige week op een ochtend nog gebeld om u de realiteit te doen kennen. Uw ingenieurs weigeren een aantal maatregelen te nemen waardoor veel vlotter verkeer mogelijk is. Ik wil wel eens een dag met u rondrijden, en daarna gaan we naar Nederland, naar Maastricht. Dan zult u zien hoe de slimme verkeerslichten werken en hoe men hier weigert om de nodige maatregelen te nemen. Dat is een belangrijke vorm van uitstoot, maar men blijft volharden in de boosheid.

De voorzitter: De heer De Klerck heeft het woord.

De heer Patrick De Klerck: Mevrouw de minister, bedankt voor het antwoord. Wij juichen in ieder geval al uw initiatieven toe.

Ik vind het jammer dat het Vlaams Belang probeert een bres te slaan in de meerderheid. Voor alle duidelijkheid: we staan volledig achter het initiatief van de minister.

Ik vind het jammer dat bij de brede bevolking de perceptie over deze problematiek beperkt is. Ik denk dat bij de mensen steeds meer het Europese NCAP-systeem bekend geraakt, het toekennen van sterren op basis van de veiligheid van de wagens. Daar kijkt men naar als men een auto aankoopt. Roetfilters en dergelijke zouden ook veel meer gepromoot moeten worden, zodat het belangrijker wordt.

De aanpak van fijn stof is een belangrijke materie. Ik heb er deze week nog het jaarverslag van de Vlaamse vereniging van kinesisten op nagelezen en daarin wor-

den uitdrukkelijk enkele problematische regio's naar voren geschoven. Het gaat zeker niet enkel over de hotspots, het is een probleem in brede delen van Vlaanderen. Het voorstel van resolutie is in dit kader dan ook heel belangrijk.

Mevrouw de minister, ik blijf erbij dat er een disproportie is tussen de maatregelen die worden genomen en het probleem. Ik heb het al gehad over de 1,6 miljoen auto's die in aanmerking komen. Ik begrijp dat u stelt dat het in de eerste plaats om de particuliere auto's gaat, om de Euro 3-auto's. Dat is inderdaad maar een fractie van de 1,6 miljoen, maar ik begrijp ook dat het nog steeds om behoorlijk wat auto's gaat. Met de steun voor 10.000 of 20.000 die in aanmerking kunnen komen, zitten we nog veraf van het potentieel op de markt dat voor een roetfilter in aanmerking kan komen.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het was voor mij in elk geval verhelderend.

Mijnheer De Klerck, ik wil helemaal geen bres in de meerderheid slaan, ik zie alleen wat ik zie. De voorzitter heeft ook al gezegd wat we allen willen, namelijk een proper en beter leefmilieu en een aanpak voor de fijnstofproblematiek. Het is daarbij de vraag hoe we dat doen. De heer Vandenbroucke heeft mijn vermoeden bevestigd: sp.a wil de verkeersbelasting optrekken. *(Opmerkingen van de heer Joris Vandenbroucke)*

U hebt zelf gezegd dat het gaat om bestraffen of belonen. Wat wij willen, staat in schril contrast met wat uw partij zegt, want wij menen dat de Vlaming moet worden gestimuleerd en positief moet kunnen meewerken aan een beter milieu. Ik heb dat in het verleden bij elk dossier gezegd: wij vinden dat de Vlaming positief moet worden gestimuleerd om mee te werken aan een beter leefmilieu. Wij willen inspanningen belonen, we willen, in tegenstelling tot sp.a, geen extra belasting.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een paar opmerkingen.

Ik geef u nu mijn persoonlijke mening. Het is goed dat Europa ons richtlijnen oplegt, maar het zou ideaal geweest zijn indien de richtlijn Luchtkwaliteit samenliep met de richtlijn Voertuigemissies. Ik heb de data gegeven in verband met de emissies van voertuigen: 1 september 2009 voor de nieuwe types en 1 januari 2011 voor alle nieuw verkochte voertuigen. Indien alle wagens standaard al een ingebouwde roetfilter zouden hebben, omdat de normering voor de luchtkwaliteit mooi samenliep met die voor de voertuigemissies, dan zou alles een pak eenvoudiger geweest zijn, want in dat geval zouden de aparte lidstaten en regio's zich niet

hoeven te bezinnen over het al dan niet versnellen. Ik vind dit een spijtige zaak, maar ik herhaal dat dit mijn persoonlijke mening is. Bovendien loopt ook de uitstelregeling niet helemaal samen met de richtlijn inzake de voertuigemissies. Ik vind dit een spijtige zaak.

Mijnheer Daems, ik weet dat u hebt gezegd dat het om fijn stof en mobiliteit gaat, maar voor mij gaat mobiliteit om veel meer dan alleen maar om roetfilters op auto's, maar goed, u focuste zich op de uitstoot van wagens en dus hebben we het daarover gehad.

Mijnheer Peumans, u hebt gelijk. Ik heb wat onderzoek laten doen in verband met de groene golf en dergelijke. Ik zal ook een afspraak laten maken met de groep experts die zich daarmee bezighoudt. Het is inderdaad nuttig om, samen met onze ingenieurs, eens goed te bekijken of we wel altijd over hetzelfde praten. Misschien vinden we wel een gaatje in onze agenda's en kunnen we samen op stap gaan, maar in elk geval komt het overleg er.

Mijnheer Daems, het klopt dat de sleutel voor de ecologiepremie op een bepaald moment is veranderd, waardoor het subsidiepercentage gezakt is. Minister Ceysens is bevoegd voor de ecologiepremie en heeft me gemeld dat het probleem niet langer bestaat. We werken opnieuw met het initiële subsidiepercentage – van 30 of 40 percent, ik weet het niet precies.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de minister, ik ken de cijfers ook niet uit het hoofd, maar in Nederland zit men toch in de buurt van 70 à 80 percent.

Minister Hilde Crevits: Ja, dat is mogelijk, maar het gaat natuurlijk over de manier waarop ecologiesteun wordt gegeven. Wij hebben daar onze eigen visie op.

Mijnheer Daems, wat de versnelling in verband met de schonere motoren betreft, boeken we wel heel goede resultaten. Bij één van de ingediende ecologiedossiers heeft de betrokkene uiteindelijk beslist om het niet te doen, maar om zijn wagenpark te vernieuwen door via de bestaande steunmaatregelen nieuwe, schone vrachtwagens aan te kopen. Dat is positief. Nu is dit natuurlijk achterhaald, want nu moeten alle nieuwe vrachtwagens sowieso aan de Euro V-norm beantwoorden. We hebben op dit vlak toch een versnelling teweeg kunnen brengen.

Mijnheer De Klerck, in verband met de middelen weet u dat er technieken bestaan zoals begrotingsherzieningen. Ik zou ongelooflijk blij zijn, en ik meen dit uit de grond van mijn hart, indien het roetfiltersubsidiereglement er komt en indien het budget wordt uitgeput. We zullen ook wel wat ondersteunende campagnes moeten voeren, maar indien het aanslaat bij de mensen en de pot is op, dan kan er gebruik worden gemaakt van begrotingsherzieningen. Als het een succes blijkt te zijn, kunnen extra

middelen worden vrijgemaakt. Het is van belang om te focussen op de groep auto's die nog jaren zullen rijden en die het slechts scoren: de particuliere Euro 3-motoren. Elk beetje uitstoot dat we kunnen verminderen, is een beetje gewonnen.

Mijnheer de voorzitter, dit is een boeiend debat en het laatste woord is hierover zeker nog niet gezegd, daar ben ik me van bewust. Ik hoop toch dat het tot goede conclusies kan leiden in de heel nabije toekomst.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

BIJLAGE

Bijlage bij de interpellatie van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beleid van de Vlaamse Regering ten aanzien van fijn stof en verkeer

Luchtkwaliteitsmaatregelen Nederland

Minister Cramer

Oktober 2008

Van de hiervoor genoemde € 292 miljoen op de VROM-begroting is voor uitvoeringskosten in de periode 2006-2010/2011 een bedrag van € 11,7 miljoen begroot (4% van het totaal), zodat het totale subsidiebudget € 280,3 miljoen bedraagt. Vanaf 2006 zijn bij het ministerie van VROM de volgende stimuleringsregelingen van kracht geworden:

- de regeling voor de montage van retrofit roetfilters op vrachtwagens en toerbussen; de regeling is in werking getreden op 1 oktober 2006;
- de regeling voor de aanschaf van vrachtwagens en bussen die voldoen aan de Euro 5-norm of de scherpere EEV-norm (EEV = enhanced environmentally friendly vehicle); de regeling is in werking getreden op 1 oktober 2006;
- de regeling voor de aanschaf van nieuwe taxi's en bestelwagens met affabriek roetfilter; de regeling is in werking getreden op 1 april 2006;
- de regeling voor de montage van retrofit roetfilters op personen- en bestelauto's; de regeling is in werking getreden op 1 juli 2006;
- de regeling voor de montage van roetfilters op bestaande en nieuwe mobiele werktuigen is op 1 januari 2008 in werking getreden.

Ook de volgende stimuleringsmaatregelen buiten de VROM-begroting zijn relevant:

- in de periode januari 2005 t/m september 2006 heeft via de milieu-investeringsaftrek (MIA) fiscale stimulering plaatsgevonden van de aanschaf van Euro 4- en Euro 5 vrachtwagens en toerbussen. Vanaf 1 oktober 2006 is deze fiscale regeling omgezet in de bovengenoemde subsidieregeling voor Euro 5 en EEV bussen en vrachtwagens;
- het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in de periode april 2006 – juli 2007 de montage van retrofitroetfilters gesubsidieerd op bussen die worden ingezet in het openbaar vervoer;
- het ministerie van Financiën heeft in de periode 1 juni 2005 t/m 31 maart 2008 de aanschaf van personenauto's met affabriek roetfilter fiscaal gestimuleerd door middel van een korting van € 600 op de BPM;
- vanaf 1 april 2008 is voor nieuwe dieselpersonenauto's een fijnstofdifferentiatie opgenomen in de BPM.

Tabel: Verantwoording bestede middelen op VROM-begroting voor stimulering roetfilters en Euro 5/EEV vrachtwagens en bussen

Regeling (startdatum)	Beschikbaar gesteld budget tot 15/8/2008	Toegezegde en betaalde subsidies in de periode v.a. in werking treden tot 1/8/2008	Aantal voertuigen in periode v.a. in werking treden tot 1/8/2008	Doelstellingen, zoals beoordeeld door het MNP
Retrofit vrachtwagens/bussen (1/10/2006)	€ 150 mln	€ 128,5 mln	21.893	eind 2007: 8.000 voertuigen; eind 2010: 16.000 voertuigen
Euro 5/EEV vrachtwagens en bussen (1/10/2006)	€ 37 mln	€ 30,9 mln	15.287 (Euro 5); 785 (EEV)	verkoop 2007: 7.000 voertuigen; jaarlijkse verkoop 2008-2009: 11.000 voertuigen
Affabriek roetfilters taxi's/bestelauto's (1/4/2006)	€ 13 mln	€ 12,4 mln	2.153 (taxi's); 22.494 (bestelwagens)	eind 2007: 28.800 voertuigen; v.a. 2009: 100% van de voertuigen (= ca 65.000 voertuigen)
Retrofit roetfilters personen- en bestelauto's (1/7/2006)	€ 50 mln	€ 34,6 mln	73.346	eind 2007: 40.000 voertuigen; eind 2010: 120.000 voertuigen
Roetfilters mobiele werktuigen (1/1/2008)	€ 7 mln	€ 0,09 mln	40 werktuigen	eind 2010: 5% van de betreffende mobiele werktuigen
Totaal	€ 257 mln	€ 206,5 mln		

Het totaal van de door het ministerie van VROM voor subsidiëring ingezette middelen bedraagt medio augustus 2008 € 257 miljoen. Bijgevolg resteert voor de periode tot en met 2010 nog € 23,3 miljoen.

Zoals door de tabel wordt geïllustreerd, zijn de volgende opmerkingen over het verloop van de door het ministerie van VROM uitgevoerde stimuleringsmaatregelen te maken:

- met de regeling voor retrofit roetfilters op vrachtwagens en bussen worden de eertijds geformuleerde doelstellingen overtroffen;
- de uitvoering van de regeling voor Euro 5- en EEV-vrachtwagens en bussen verloopt conform de doelstelling;
- met de regeling voor taxi's en bestelwagens met affabriek roetfilter worden de beleidsdoelen niet gehaald. Medio 2008 is ca 80% van de nieuwe taxi's en 20% van de nieuwe bestelwagens voorzien van een affabriek roetfilter. In overleg met de sector wordt de aanpak momenteel geëvalueerd. De resultaten worden meegenomen bij de beleidsintensivering waartoe het kabinet in juli 2008 besloten heeft. Daarnaast wordt een convenant met betrokken partijen voorbereid om de volledige overgang naar bestelwagens met affabriek roetfilters te versnellen;
- met de uitvoering van de regeling voor retrofit roetfilters op personen- en bestelauto's worden tot heden de doelstellingen ruimschoots gerealiseerd. Er is onzekerheid of in de komende 2 jaar het animo onverminderd blijft;
- de regeling voor de stimulering van roetfilters op mobiele werktuigen is aarzelend op gang gekomen. Momenteel wordt gezien hoe het enthousiasme bij de doelgroep kan worden vergroot.

