

vergadering **C172**
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening
en Energie

van 14 maart 2023

(Een aantal sprekers namen mogelijk deel via videoconferentie.)



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het inrichten van natuurbegraafplekken – 1456 (2022-2023)	3
Bijlage	4
VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de erkenning van stikstofreducerende technieken op de AEA-lijst, de PAS-lijst of de ER-lijst – 1680 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Steven Coenegrachts aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de vraag van de ketenpartners naar een proefstalregeling en regelluwe zones – 1722 (2022-2023)	6
VRAAG OM UITLEG van Ludwig Vandenhove aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over weekendhuisjes in natuur- en landbouwgebied – 1741 (2022-2023)	11
VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over verloren gezonde levensjaren door fijnstof – 1748 (2022-2023)	15
VRAAG OM UITLEG van Bruno Tobback aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de kritiek van de burgemeesters in de Vlaamse Rand op de plannen van Brussels Airport – 1770 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Inez De Coninck aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de oproep van de federale ombudsman voor de luchthaven van Zaventem voor betere en strengere controles – 1801 (2022-2023)	17
VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het overvliegen van natuurgebieden met helikopters – 1814 (2022-2023)	25
VRAAG OM UITLEG van Leo Pieters aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het extraheren van lithium uit geothermisch pekelwater – 1816 (2022-2023)	27

VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het inrichten van natuurbegraafplekken – 1456 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bruno Tobback

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (cd&v): Minister, ik heb een nieuwe vraag over natuurbegraafplaatsen. Dat is een thema waarover ik al meermaals vragen heb gesteld, dat is u goed bekend. Steeds meer mensen wensen een eigen invulling te geven aan de manier waarop zij een afscheid en laatste rustplaats zien, voor zichzelf of voor hun dierbaren. Een van de wensen die daarbij de laatste jaren meer en meer geuit wordt, is om een laatste rustplaats te mogen vinden midden in de natuur. Teneinde aan die wens tegemoet te komen, werd met mijn voorstel van decreet in 2014 de regelgeving op de begraafplaatsen en de lijkbezorging gewijzigd. Die wijziging houdt in dat aan steden en gemeenten de mogelijkheid geboden wordt zones af te bakenen buiten de gewone begraafplaatsen, waar de as van gecremeerde lijken kan worden uitgestrooid of begraven in een urne die uit biologisch afbreekbaar materiaal is vervaardigd. Die aanpassing maakte het onder meer mogelijk om natuurbegraafplekken aan te leggen.

In antwoord op een recente schriftelijke vraag stelt u dat de procedure van het Agentschap Natuur en Bos (ANB) dezelfde is, ongeacht de ruimtelijke inkleuring van het perceel waarop men een natuurbegraafplek wil maken. De procedure van ANB treedt in werking als het desbetreffende terrein gevat wordt door de natuurbehoudsregelgeving. Er werd daarvoor een interne richtlijn uitgewerkt die het ANB volgt. Het basisprincipe is dat de inrichting van een natuurbegraafplek tot een minimum wordt beperkt om het natuurlijke karakter van de site maximaal te vrijwaren. Dit wordt door het ANB heel strikt geïnterpreteerd, naar ik verneem, minister. In zijn beoordeling van aanvragen voor een natuurbegraafplek geeft het ANB vaak de indruk van oordeel te zijn dat een natuurbegraafplek en het behoud of de bescherming van de natuur niet samen zouden gaan. Daarenboven kan het ANB een vergoeding vragen voor het gebruik van een domein dat in hun eigendom is, wanneer dit wordt bestemd als natuurbegraafplek. Ook dat kan uiteraard een obstakel vormen voor een lokaal bestuur om een mogelijkheid te willen creëren om te voldoen aan de vraag van burgers om een laatste rustplaats te krijgen in de natuur.

In de praktijk blijken aanvragen absoluut niet vlot te verlopen. Al meermaals heb ik vragen gesteld over de moeilijkheden die lokale besturen ervaren bij hun intentie om een natuurbegraafplek aan te leggen. De eigen ervaring en de getuigenissen van andere gemeenten tonen aan dat de procedure allerminst soepel is en dat het ANB zich dienaangaande nog steeds met een bepaalde terughoudendheid opstelt. Nochtans groeit de vraag om na het overlijden op te gaan in de natuur en kan dit ook voor nabestaanden heel helend werken. Ik wil dan ook aandringen op een structurele oplossing en een meer welwillende houding van het ANB in een aangelegenheid die voor meer en meer mensen emotioneel van groot belang is. U heb ook al meermaals erkend, minister, dat u natuurbegraafplekken zou faciliteren omdat u inziet dat het helend kan zijn wanneer mensen daarvoor kiezen. Vandaar mijn vragen, minister.

Bent u het ermee eens dat een laatste rustplaats in de natuur voldoet aan een maatschappelijke vraag en dat de procedure en de beoordeling tot het kunnen aanleggen van een natuurbegraafplek dus soepeler zou moeten? Welke stappen zult u daartoe ondernemen?

Wat is de reden waarom het ANB terughoudend staat tegenover het uitstrooien of begraven van assen in bepaalde gebieden? Zijn zones met een bepaald beschermingsstatuut uitgesloten? Zo ja, waarom? Is dat te verklaren vanuit wetenschappelijke evidentie, en hoe strookt die terughoudendheid met de interne richtlijn?

Bestaan er richtlijnen met betrekking tot de vergoedingen die het ANB vraagt voor het inrichten van natuurbegraafplekken op gronden die eigendom zijn van het ANB? Zo ja, welke zijn dat dan?

Hoe zult u ervoor zorgen dat er toch voldoende kan worden tegemoetgekomen aan aanvragen voor het inrichten van natuurbegraafplekken, gezien de maatschappelijke vraag? Is het nodig hiervoor de interne richtlijn aan te passen?

In antwoord op mijn schriftelijke vraag van 4 november 2022 antwoordde u dat er in totaal al zes formele aanvragen voor een natuurbegraafplek in natuur- of bosgebied werden ingediend en gemachtigd. Hoe is dit aantal sindsdien verder geëvolueerd? Werden er aanvragen geweigerd? Hoeveel dan, en om welke redenen?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Ik wil eerst meegeven dat er op dit moment in heel Vlaanderen 3873 verstrooiingseenheden voorzien worden op natuurbegraafplekken, waarvan er sinds 2018 206 zijn ingenomen, ofwel iets meer dan 5 procent. Ik denk dus dat er op dit moment zeker tegemoetgekomen wordt aan de maatschappelijke vraag. Ik denk wel dat er nood is aan een betere verspreiding.

Wat de richtlijnen van het ANB betreft, menen wij dat het bestaande kader een goed afwegingskader is. Er zijn heel wat maatschappelijke vragen, niet alleen voor natuurbegraafplaatsen, maar ook andere. Het kader moet dat dus goed afwegen. Op dit moment zien wij geen reden om dat kader aan te passen.

Het uitstrooien of begraven van assen heeft een impact op de leefomgeving. Crematieas bestaat uit menselijke resten en de resten van de kist, bepaalde chemische verbindingen en zware metalen. Zonder te veel en te technisch in detail te treden, kan het uitstrooien van as, gemiddeld 3 kilogram per crematie, leiden tot eutrofiëring, verzilting en verontreiniging van het ecosysteem. Het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) heeft daar een formeel advies over gegeven, en dat advies is ook het fundament van de betrokken interne richtlijn van het ANB.

Wat uw derde vraag betreft: ja, het agentschap heeft daarvoor richtlijnen. Dat zijn een tweetal berekeningen bestaande uit een aantal factoren. Ik zal die schriftelijk bezorgen aan u en aan de commissie. Dat lijkt me misschien iets handiger (zie [bijlage](#)). Sinds 4 november zijn er geen nieuwe, formele aanvragen binnengekomen, en dus ook niet geweigerd.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (cd&v): Dank u wel, minister. We hebben er met het decreet uitdrukkelijk voor gekozen dat het lokaal bestuur, de gemeenteraad, zones kan afbakenen binnen natuur- en bosgebied. In de praktijk zien we dat er bij een aantal gemeenten waar men natuurbegraafplekken wil realiseren, zeer moeilijk gedaan wordt door ANB. Dat leidt er natuurlijk toe dat er veel vraag is naar de natuurbegraafplekken die er wel zijn in een aantal gemeenten.

Ik kan daarover getuigen vanuit mijn eigen gemeente. Wij hebben twee natuurbegraafplekken. De vragen die we krijgen, komen heel vaak van mensen die niet ingeschreven zijn in onze gemeente, die daar geen inwoner zijn. Wij gaan daar toch op in, omdat wij natuurlijk weten dat dat kan tegemoetkomen aan de wens van iemand zelf of van de familie. We weten dat het idee van terug op te gaan in

de natuur, en zeker ook het idee om de assen in een biologisch afbreekbare urne te begraven met een enting, waarbij eigenlijk nieuw leven groeit uit die as, een nieuwe boom groeit, bij heel veel mensen aanslaat, en dat daar vraag naar is. Daarom gaan wij daar ook op in.

Minister, met dit standpunt van het ANB, en die terughoudendheid, denk ik dat de verdere spreiding en de verdere uitrol in Vlaanderen nog heel lang op zich zal laten wachten. Ik denk dat we toch een goed evenwicht moeten zoeken om tegemoet te komen aan de wensen van betrokkenen, en de beoordelingen die ANB maakt, want die zijn momenteel echt een rem op wat initieel de bedoeling was van het decreet.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, ik heb eigenlijk een omgekeerde vraag. Ik heb zelf ervaring vanuit de stad Gent, waar wij op een bestaande begraafplaats een vernatuurlijking hebben doorgevoerd. We hebben een natuurbegraafplaats gecreëerd in Drongen, met heel veel succes. Mijn vraag is eigenlijk: kan er ook advies en ondersteuning van het Agentschap voor Natuur en Bos worden aangeboden aan gemeenten die op bestaande natuurplaatsen, of gebieden waar kan worden begraven, die vernatuurlijking willen realiseren, en waar men dan ook op een meer natuurlijke manier die uitstrooiing kan organiseren? Mijn ervaring was dat er heel veel lacunes in kennis zijn vanuit de twee hoeken. Mij lijkt het wel interessant om die kennis samen te brengen, en daar toch een aanbod te doen, zodanig dat de druk op die natuurgebieden ook anders opgevangen kan worden. Want we beseffen wel dat die vraag er inderdaad is.

De voorzitter: De heer Coenegrachts heeft het woord.

Steven Coenegrachts (Open Vld): Dank u, minister, en ook dank aan collega Schryvers, want ik deel het gevoel of de ervaring dat lokale besturen vaak klagen over de terughoudendheid van ANB, indien zij bij voorbesprekingen komen met plannen richting natuurbegraafplaatsen. In mijn streek gaat het dan niet alleen over natuurgebieden en bosgebieden, en dat is misschien ook iets om op termijn op te nemen en te bekijken met dit parlement. Minister, het idee om natuurbegraafplaatsen te maken rond boomgaarden is meer in lijn met het landschap hier in Zuid-Limburg. Ik denk dat we daar niet te beperkend naar mogen kijken – inderdaad, collega Schauvliege – om ook die druk van die natuurgebieden af te houden. Op dat vlak, minister, hebben we misschien nood aan een evaluatie van de manier van werken, maar ook van de wetgeving die onderliggend is.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord

Minister Zuhal Demir: Ik zal ingaan op de suggestie van collega Schauvliege. Ik zal ook kijken of het ANB de kennis die aanwezig is bij de lokale besturen, kan bundelen en beschikbaar maken. Uiteraard bestaat ook de mogelijkheid dat lokale besturen een bestaande ingerichte begraafplaats inrichten als een natuurbegraafplaats. Voor aanvragen van lokale besturen, voor bijvoorbeeld een speciale beschermingszone (SBZ), weet ik dat het ANB zeer terughoudend is. Op sommige plaatsen kan dat, maar op sommige plaatsen is het niet evident, dat moet ook gezegd worden. Ik zal de commissiesecretaris ook een overzicht bezorgen van plaatsen die op dit moment ter beschikking zijn.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (cd&v): Dank u wel, minister. We hebben de regelgeving hier destijds opgemaakt en goedgekeurd om tegemoet te komen aan een maatschappelijke vraag. Die blijkt er ook absoluut te zijn. Maar nu blijkt het ANB vaak het obstakel te zijn, niet enkel voor die zones die door gemeenteraden worden afgebakend, maar voor zover ik weet ook voor uitstrooiing op privéterreinen die

ook uitdrukkelijk zijn toegelaten door het decreet. Minister, ik denk dat er absoluut nood is – en ik onderschrijf de opmerking van collega Coenegrachts – aan een evaluatie van die praktijk, want op deze manier zal de verdere verspreiding van natuurbegraafplaatsen niet gebeuren, of heel traag gebeuren. Dat komt niet tegemoet aan de wil die veel mensen hebben. Er is natuurlijk een fundamenteel onderscheid tussen een vergroende begraafplaats, waar je alle vormen van lijkbezorging hebt, en een echte natuurbegraafplaats, zoals met dit decreet is bedoeld.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de erkenning van stikstofreducerende technieken op de AEA-lijst, de PAS-lijst of de ER-lijst
– 1680 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Steven Coenegrachts aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de vraag van de ketenpartners naar een proefstalregeling en regelluwe zones
– 1722 (2022-2023)**

Voorzitter: de heer Bruno Tobback

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (cd&v): Minister, dat wij ervoor pleiten om zo snel mogelijk en zo veel mogelijk innovatieve technieken te erkennen om stikstofreducties waar te maken, is niet nieuw. We hebben daarover hier al een aantal keren vragen gesteld, zeker aangezien ondertussen de erkenningen van overheidswege drie jaar hebben stilgelegen. Nochtans is het de wil van de overheid om stikstof te reduceren. Met andere woorden, de nood op het terrein om die nieuwe technieken zo spoedig mogelijk erkend te krijgen, is bijzonder groot.

De Vlaamse Regering heeft bij besluit van 21 mei 2021 en middels toevoeging van artikel 2.17.1 in VLAREM II (Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning) in een rechtsgrond voorzien voor de oprichting van een Wetenschappelijk Comité Luchtemissies Veeteelt (WeComV), alsook een Administratief Team Luchtemissies Veeteelt. Pas op 29 augustus 2022 hebt u bij besluit de nadere regels voor de samenstelling en de werking van het WeComV vastgesteld, en op 17 november 2022 heeft de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) de samenstelling van het WeComV bekendgemaakt.

De opdracht van het WeComV betreft “alle aangelegenheden inzake luchtemissies door veehouderijen en mestverwerking” inzonderheid met betrekking tot “ammoniak, fijnstof, geur, biologische agentia en broeikasgassen”, en behelst zowel advies als onderzoek, zowel op ministerieel verzoek als op eigen initiatief. Het WeComV, aldus nog de Vlaamse Landmaatschappij, “speelt een rol bij de beoordeling van technieken en maatregelen om de emissies gerelateerd aan de veeteelt en de mestverwerking te reduceren”. Ter zake staan het WeComV twee lijsten ter beschikking. Voor varkens en pluimvee is er de bij ministerieel besluit van 19 maart 2004 vastgestelde lijst van ammoniakemissiearme stalsystemen, de zogeheten AEA-lijst. Voor alle diersoorten, dus ook rundvee en geiten, is er de lijst met ammoniakreducerende maatregelen en technieken in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof, of de PAS-lijst.

In uw antwoord op mijn vraag in de commissievergadering van 15 november stelde u: “Ik ben mij ervan bewust dat er veel technieken aan het komen zijn. Dat zal allemaal worden bekeken. U weet dat ik de technieken voor AEA-stallen voor

pluimvee en varkens erken. De PAS-lijst wordt nu administratief opgemaakt, rekening houdend met het advies van het WeComV.”

Deze vraag werd opgesteld nog voor er een briefwisseling was vanuit de ketenpartners, maar was eigenlijk ook voor een stuk ingegeven door nazicht op de website van de VLM: op welke manier kan die procedure nu worden gevoerd? Ik moet vaststellen dat op de website twee soorten procedures worden aangegeven, enerzijds de huidige geldende procedure en anderzijds een toekomstig geldende procedure. De huidige geldende procedure is echter heel duidelijk beperkt tot varkens en pluimvee. Met andere woorden, nieuwe technieken kunnen niet worden aangemeld om effectief tot erkenning over te gaan. Eigenlijk ligt de aanvraag voor nieuwe technieken dus nog altijd totaal stil. Dat maakt me bezorgd in dezen.

Ik heb voor de schriftelijke vraagstelling moeten vaststellen dat er de afgelopen drie jaar heel wat aanmeldingen voor erkenningen voor diverse diersoorten zijn gebeurd. Worden die allemaal ter harte genomen, of is dit inderdaad beperkt tot pluimvee en varkens en hoe gaat men er dan toch voor zorgen dat ook voor andere diersoorten technieken kunnen worden aangemeld? Ik leid heel duidelijk af uit de briefwisseling met de ketenpartners dat dat ook bij hen een bezorgdheid is die leeft. Ze hebben ook nog vragen rond proefstallen. In het verleden hebben wij ook gevraagd om daar rekening mee te houden of iets uit te bouwen daaromtrent. U weet ook dat we met betrekking tot de technieken die in Nederland zijn erkend, de procedure hier graag versneld doorlopen zouden zien.

Minister, mijn vraagstelling is dus opgemaakt vanuit die bezorgdheid. Ik wil u dus het volgende voorleggen. Is het Administratief Team Luchtemissies Veeteelt reeds samengesteld? Zo ja, wanneer en met welke ambtenaren? Zo niet, waarom nog niet? Kan het WeComV vandaag reeds technieken of maatregelen beoordelen op grond van beide bestaande lijsten? Zo ja, gebeurt dat dan ook? Hoeveel zijn er al beoordeeld? Graag had ik dat per diersoort. Hoeveel zijn er al erkend? Ook dat graag opgesplitst per diersoort. Zijn deze erkenningen nieuwe technieken of maatregelen die men de afgelopen drie jaar al had aangemeld als nieuwe techniek of maatregel? Hoeveel van deze erkenningen zijn een herwaardering van technieken of maatregelen die reeds op een van de lijsten waren opgenomen?

De voorzitter: Kunt u afronden?

Tinne Rombouts (cd&v): Mag ik mijn vraag verder stellen?

Kunnen nieuwe stikstofreducerende technieken of maatregelen voor de diverse diersoorten, dus ook andere dan varkens en pluimvee, worden aangemeld om erkend te worden op deze lijst? Hoe? Zo neen, waarom gebeurt dat dan nog niet? Wanneer kan een lijst van emissiereducerende technieken (ER-lijst) worden verwacht? Wanneer kan de eerste beoordeling respectievelijk erkenning worden afgerond?

U stelt expliciet dat u de AEA-lijst vandaag enkel voor pluimvee en varkens opmaakt. Waarom is dat beperkt? Indien daarvoor wordt verwezen naar de VLAREM-regeling, waarom hebt u dat nog niet via een regeringsbesluit aangepast? Maakt u een koppeling tussen de vaststelling van de ER-lijst of de erkenning van de technieken en maatregelen enerzijds en het akkoord over de definitieve Programmatieke Aanpak Stikstof anderzijds? Kunt u verklaren waarom onder andere in het klimaatbeleid, en met name bij het methaanbeleid en het CO₂-beleid, veel hoop op innovatie wordt gevestigd, terwijl men voor het stikstofbeleid, met name voor het ammoniakbeleid, getuigt van minder geloof in innovatie?

De voorzitter: De heer Coenegrachts heeft het woord.

Steven Coenegrachts (Open Vld): Minister, we hebben het hier in deze commissie al verschillende keren gehad over innovatieve technieken die de

stikstofuitstoot, onder andere de ammoniakuitstoot, naar beneden zouden moeten kunnen brengen. We hebben daar nood aan nieuwe technieken. Het is niet dat ze niet bestaan, wel dat er meer erkend zouden moeten worden, zowel technologische als voedermaatregelen.

Collega Rombouts heeft ernaar verwezen, in de keten hebben zes organisaties aan de alarmbel getrokken om te vragen dat het Wetenschappelijk Comité dat die technieken moet erkennen, versneld aan de slag kan gaan. Het gaat onder andere om meetprotocollen voor geventileerde stallen. Een van de meest bekende voorbeelden zijn de pocketvergisters. Dat is een techniek die de boeren de mogelijkheid geeft om eigen brandstof te produceren bijvoorbeeld, vervangers van kunstmest te maken en fossiele brandstoffen achter zich te laten. Het is een techniek die in Vlaanderen wel geproduceerd wordt, maar vooral in Europa geïnstalleerd wordt, ook door onze manier om deze technieken te erkennen.

Ik begrijp dat er ongeveer 23 technieken op de wachtlijst staan om beoordeeld te worden door het Wetenschappelijk Comité. Dat verklaart ook de vraag vanuit de organisaties.

Daarom heb ik volgende vragen voor u, minister.

Tegen wanneer zullen de huidige 23 technieken ten vroegste geoperationaliseerd kunnen worden?

Moeten we een tandje bij steken om nieuwe technieken en ruimte voor experiment te versnellen, gelet op de tijdsdruk, in het bijzonder voor de rundveehouderij?

Welke concrete initiatieven zult u nemen om de erkenning van dit soort technieken op de PAS-lijst te brengen, te versnellen?

Komt er op korte termijn een proefstalregeling en zullen regelluwe zones worden erkend? Zo ja, tegen wanneer? Zo neen, waarom niet, en waarop wacht u?

Minister, zult u een oplossing uitwerken voor natuurlijk geventileerde stal-systemen?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Zowel het Wetenschappelijk Comité Luchtemissies Veeteelt als het Administratief Team Luchtemissies Veeteelt is samengesteld en operationeel.

Op 10 november 2022 heb ik het besluit getekend waarmee de samenstelling van het Wetenschappelijk Comité Luchtemissies Veeteelt bepaald is. Ik heb aan het WeComV een werkagenda overgemaakt. Als eerste opdracht zal het WeComV een advies opmaken over de 23 reeds aangemelde technieken.

Op 27 januari 2023 tekende ik een besluit dat de samenstelling van het Administratief Team Luchtemissies Veeteelt vastlegt. Het secretariaat hiervan wordt waargenomen door de VLM.

Het WeComV adviseert over de wetenschappelijke deugdelijkheid van de emissie-reducerende technieken. Het Administratief Team bestaat naast het WeComV, en adviseert over alle administratieve aangelegenheden inzake luchtemissies door veehouderijen en mestverwerking, met name over ammoniak, fijn stof, geur en broeikasgassen.

Zowel het WeComV als het Administratief Team brengen dus een advies uit over aangemelde technieken. Op basis hiervan zal ik een beslissing nemen over het al dan niet erkennen van een maatregel of techniek. Het is op dit moment moeilijk in

te schatten wanneer de technieken en maatregelen operationeel zullen zijn. Het WeComV is zich bewust van de tijdsdruk en zal in eerste instantie de voorliggende aanvragen adviseren, dus de 23. Voor het eerste dossier, behandeld op 1 maart, zijn er aan de aanvrager bijkomende vragen gesteld waardoor deze nog eens 120 dagen de tijd heeft gekregen om die te leveren. Het WeComV is zich natuurlijk bewust van het belang om voort te werken. Dat doen ze ook, maar ze moeten het ook grondig kunnen doen, dus ik ga daar niet achter zitten, ze moeten dat op een fatsoenlijke manier kunnen doen.

Diegenen die de technieken aanvragen zijn er natuurlijk van overtuigd dat de techniek juist is, maar het is dan wel de taak van het WeComV om dat na te gaan, bijkomende vragen te stellen en dat ook nauwkeurig te doen. Ik vind dat belangrijk, want eenmaal de techniek is erkend, moet deze ook werken en moet ze ook tot reducties leiden. Ik ga me dus niet inhoudelijk moeien met de wetenschappers en ingenieurs. Zij zijn zich bewust van de tijdsdruk, maar ze moeten de kans krijgen om er voldoende grondig naar te kijken en toekomstbestendige adviezen af te leveren.

Op dit moment zijn er vier dossiers in behandeling door het WeComV, en zijn er ook verschillende in behandeling bij het administratief team. In de PAS is ook afgesproken dat proefstallen kunnen worden vergund als dit gebeurt op expliciete vraag van de WeComV, en wanneer dit gebeurt onder strikte wetenschappelijke opvolging. Het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn dat een proefstalvergunning een achterpoort wordt in de regelgeving. Dat moeten we dus vermijden. Het kan dus maar wanneer de WeComV toestemming heeft gegeven voor zo'n proefstalvergunning.

Momenteel is er een formele rechtsgrond in het VLAREM voor de lijst van ammoniakemissiearme stalsystemen en dit voor varkens en pluimvee. De lijst van andere technieken wordt beheerd door het Instituut voor Landbouw-, Visserij- en Voedingsonderzoek (ILVO) in de zogenaamde PAS-lijst.

Zoals jullie weten is het de bedoeling om de AEA-lijst en de PAS-lijst samen te voegen en daar via het Stikstofdecreet rechtsgrond aan te geven zodat we beide lijsten kunnen samenvoegen tot een eengemaakte lijst van emissiereducerende technieken, de ER-lijst.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (cd&v): Minister, bedankt voor uw antwoord, maar sta me toe te zeggen dat ik teleurgesteld ben in het feit dat u mijn pertinente vraag eigenlijk volledig omzeilt. Ik heb heel duidelijk aangegeven dat er 23 technieken zijn. Dat wist ik al heel lang, via een schriftelijke vraag. Ik moet vaststellen dat het eerste dossier sinds 1 maart in behandeling is. Het staat buiten kijf dat die mensen goed werk moeten kunnen leveren, en ook dat ze dat op een onafhankelijke manier moeten kunnen doen, maar als ik u goed begrijp is het eerste dossier dus sinds 1 maart in behandeling. Dat baart me zorgen, als we al voor de zomer in het parlement de bespreking hebben gehouden en het WeComV hebben geïnstalleerd, en u er met spoed voor ging zorgen dat de dossiers behandeld zouden worden. Nog veel erger, minister – tenzij u mijn vraag niet begrepen hebt – is dat ik nog geen antwoord kreeg op de vraag wanneer technieken voor andere diersoorten kunnen worden aangemeld, om op de AEA-lijst te krijgen.

Ik ben het volkomen met u eens dat we er inderdaad voor moeten zorgen dat de technieken de juiste reducties realiseren, maar het is des te belangrijker dat de overheid ze ook erkent, en dan moet je ze op z'n minst kunnen aanmelden in de aanvraag. U verwijst nu heel duidelijk enkel naar de AEA-lijst voor varkens en pluimvee, maar u vermijdt totaal mijn vraag waarom u niet ook de andere diersoorten toelaat in de aanvraagprocedure. Bij deze dus uitdrukkelijk de vraag:

hoe en wanneer zult u ervoor zorgen dat technieken voor alle diersoorten kunnen worden aangemeld bij het WeComV, bij het administratief team, om ook erkend te worden. Dat zijn dan andere technieken dan die voor varkens en pluimvee.

De PAS-lijst is inderdaad een aparte procedure. Ook daar ben ik wel bezorgd over waar mensen zich moeten aanmelden, want ik vind de aanmeldprocedure nergens terug. Als u me daarin wegwijs kunt maken, dat zou ook fijn zijn.

De voorzitter: De heer Coenegrachts heeft het woord.

Steven Coenegrachts (Open Vld): Dank u wel, minister, voor uw antwoord. Ik denk dat we in Vlaanderen vooral nood hebben aan een innovatieve mentaliteit, aan ruimte voor experiment. Ik denk dat men daar in Nederland anders mee omgaat en dat men sneller zegt: probeer het maar, en als het niet lukt dan mogen anderen dat niet meer gebruiken. Wij werken met heel strenge procedures op voorhand, vooraleer we nieuwe technieken introduceren. Ik vrees dat dit de innovatieve kracht van Vlaanderen een beetje afremt.

Vandaar mijn herhaalde oproep tot regelluwe zones, waar er ruimte kan zijn voor experiment en waar we vaker kunnen werken met proefstallen en dergelijke, om innovatieve technieken ook in Vlaanderen sneller ingang te doen vinden.

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

Leo Pieters (Vlaams Belang): Het is logisch dat, als we voor innovatie in landbouw en in technieken zijn, dat we dan ook organisatorisch efficiëntie inzetten. Het kan niet zijn dat er enkel een urgentie is om akkoorden te maken. Als we problemen kunnen verhelpen met innovatieve toepassingen dan moet er ook daar een urgentie zijn en dan moet er ook efficiëntie zijn om de zaken georganiseerd te krijgen. Als de technieken kunnen worden toegepast moeten ze ook zo snel mogelijk ondersteund worden. Ik denk dat er aardig wat landbouwers zijn die in een situatie zitten waarbij ze zich vragen stellen over hoe het verder moet, en dat zij bereid zijn om in erkende innovatieve toepassingen te investeren en ze te gebruiken. Ik denk dus dat, als we de organisatie verbeteren en iedereen daar achter kan staan, we een serieuze vooruitgang kunnen boeken.

Bruno Tobback (Vooruit): Minister, ik heb ook een bijkomende vraag. Wordt er bij de beoordeling van die nieuwe technieken ook gekeken naar de economische impact ervan? Het is geen geheim dat er aan de meeste van die nieuwe technologieën een kostprijs hangt, zowel qua investering als qua exploitatie. Daardoor versterken die de trend naar grotere bedrijven, grotere stallen, intensievere installaties, omdat het bijna onmogelijk is om het op een kleinschalige manier te doen, of in ieder geval om het kostenefficiënt op een kleine schaal te doen. Mijn vraag is: wordt er op een of andere manier, in deze procedure voor de wetenschappelijke commissie, of op een andere manier, ook naar de economische impact op bedrijven en op eventuele deeleffecten op de schaal, gekeken? Wordt dat meegenomen in de berekening?

Er is naar aanleiding van het stikstofakkoord – waar ik nu niet op zal terugkomen – door heel wat mensen gereageerd in de zin dat er toch een globalere visie zou moeten zijn op waar we met onze landbouw naartoe gaan. Die nieuwe technologie is een stuk een impliciete keuze om naar een grootschaligere, intensievere vorm van, minstens, veehouderij te gaan. Wordt dat meegenomen? Ik denk dat dat niet verkiesbaar is, voor alle duidelijkheid. Wordt dat meegenomen in die beoordeling, ja dan neen?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Ik ben tot op heden nog geen minister van Landbouw, collega Tobback. De visie van waar we naartoe moeten met de landbouw in

Vlaanderen, daar heb ik uiteraard een mening en een standpunt over. Uiteraard moet dat aangepast zijn aan de omgeving, aan de milieudrukken die we hier in Vlaanderen kennen. Maar het is denk ik niet aan mij om daar de visie uit te tekenen.

Ik probeer natuurlijk via mijn bevoegdheden, vergunningen, en via Leefmilieu, zoveel mogelijk naast die technieken te doen. Want het is ook niet dat alleen technieken de redding kunnen zijn, integendeel. Ik denk ook aan andere bedrijfsmodellen. Je moet niet per se aan schaalvergroting doen om een fatsoenlijk inkomen als landbouwer te hebben. Dat hebben we de afgelopen twintig jaar gezien. Het is niet dat het inkomen van die landbouwer er beter op is geworden. We zien dat waar andere bedrijfsvoeringen zitten, de landbouwers wel zeggen dat ze een goed inkomen hebben. Dat is dus een fundamenteel debat, waarvan ik wel vind dat het broodnodig gevoerd moet worden.

Die economische overwegingen worden niet gemaakt door het WeComV. Zij kijken louter naar het onderbouwde potentieel voor stikstofreducties. Ik zelf kan bij een techniek op advies van het WeComV ook kijken naar eventuele neveneffecten, zoals bijvoorbeeld het waterverbruik of het energieverbruik. Dat zijn ook allemaal zaken. Een techniek heeft natuurlijk geen zin als die techniek tot gigantisch energieverbruik of waterverbruik leidt. Ik denk dat we dat in zijn geheel moeten bekijken, en dat kunnen we ook doen.

Collega Rombouts, er kunnen dossiers worden ingediend voor alle diersoorten. Het ministerieel besluit (MB) is klaar. Ik moet het alleen nog tekenen. Ik heb daar de afgelopen weken geen tijd voor gehad. De aanmeldingsprocedure zal ook worden aangepast op de site, in lijn met het aangehaalde ministerieel besluit.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (cd&v): Dank u, minister, voor uw antwoord. Ik begrijp, minister, dat u nu een MB zult ondertekenen waardoor alle diersoorten zich zullen kunnen aanmelden. Ik zou zeggen: voor mijn part bent u hier van uw taak ontslaan, bij wijze van spreken, en teken dat zo spoedig mogelijk, om ervoor te zorgen dat alle diersoorten en alle technieken inderdaad effectief een erkenning kunnen bekomen, zodat de mensen op het terrein het verschil kunnen maken dat ze willen maken.

De voorzitter: De heer Coenegrachts heeft het woord.

Steven Coenegrachts (Open Vld): Ik hoef geen slotwoord, voorzitter. Dank u.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Ludwig Vandenhove aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over weekendhuisjes in natuur- en landbouwgebied – 1741 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bruno Tobback

De voorzitter: De heer Vandenhove heeft het woord.

Ludwig Vandenhove (Vooruit): Voorzitter, wat een eer om u hier als voorzitter te ontmoeten.

Minister, ik heb een vraag over weekendhuisjes in het algemeen en de situatie in Haspengouw in het bijzonder. We horen dat op diverse plaatsen in Vlaanderen tiny houses, weekendhuisjes, stacaravans, 'slow cabins' in opmars zijn. Daar is ook al

tegen gereageerd door bepaalde natuurorganisaties. Ze zijn steeds vaker terug te vinden in natuur- en landbouwgebied. Er zijn reacties van de natuursector, maar soms ook vanuit landbouwmiddens, ook al brengt dat voor hen natuurlijk wel iets op. Er is blijkbaar ook bij bedrijven een groeiende markt voor het bouwen, plaatsen en uitbaten van dergelijke kleinschalige recreatieve verblijven, die voorzien zijn van alle comfort. In dezen botsen uw bevoegdheden Omgeving en Toerisme natuurlijk een beetje. Maar goed dat u Landbouw niet hebt, want anders zou het nog wel meer botsen met uw bevoegdheid inzake het milieu en de natuur. Toeristisch is dit immers een goede zaak, maar Toerisme en Omgeving komen in dezen wel eens in conflict met elkaar.

De voorschriften om dergelijke verblijven op te richten, zijn terecht zeer streng. Weekendhuizen horen in principe niet thuis in natuur- of landbouwgebied. Ik merk dat er bij ons in Haspengouw, en dat is zo'n beetje de achtergrond van mijn vraag, onder andere in landbouwgebied, in fruitgebied, inderdaad units worden geplaatst zonder vergunning. Die situaties worden terecht aangeklaagd door natuurorganisaties, omdat het een beetje onduidelijk is hoe lang die zullen blijven staan. Dat leidt tot situaties van weekendhuisjes die in agrarische gebieden of groengebieden komen te staan. Uiteraard kan men zich afvragen of dat nog thuishoort bij wat men natuurinclusieve landbouw noemt. Dat is een inhoudelijke vraag. Daarnet hebt u die voor een stuk ontweken toen collega Tobback een vraag stelde. Ze tasten de open ruimte verder aan, leiden tot een zekere verstoring. Men kan niet ontkennen dat het op heel wat plaatsen, niet in Haspengouw, voor alle duidelijkheid, maar wel in uw regio en in de Kempen, heel lang veel moeite heeft gekost om een hoop van die illegale verblijven weg te krijgen.

Los van de vraag of dat al dan niet moet kunnen voor enkele maanden, is de vraag: als we dat oogluikend toestaan, komen we dan niet opnieuw tot een situatie waarbij dat soort dingen permanent worden, hetzij in natuurzones, hetzij in landbouwzones? Vandaar mijn vragen. Hoe staat u als bevoegd minister beleidsmatig ten opzichte van deze tendens? Dan heb ik het vooral over uw bevoegdheid Omgeving, minder over Toerisme. Vindt u dat de regelgeving voldoende duidelijk en sluitend is, of zult u werken aan een omzendbrief en/of decretale bepalingen? Hoe staat u als minister van Toerisme ten opzichte van deze tendens? Vreest u niet dat deze situatie opnieuw zal leiden tot een zekere wildgroei in natuurgebieden en zelfs in landbouwgebieden?

U bent geen minister van Landbouw, u hebt dat daarnet nog bevestigd, maar ziet u als minister van Toerisme eventueel een bijkomend verdienmodel voor de landbouwsector? Ik heb de vraag nog niet gesteld aan uw collega. Ik zal dat zeker doen. Ik weet dat de landbouwsector op zoek is naar bijkomende of nieuwe verdienmodellen, maar de vraag is natuurlijk, als we dat inhoudelijk en beleidsmatig bekijken, in welke mate we die richting zouden uitgaan of moeten ingaan. Want ik herhaal het: het risico bestaat immers dat je ergens begint, maar niet weet waar je eindigt.

De voorzitter: Ik hoop dat de minister van Toerisme en de minister van Omgeving met elkaar hebben gesproken voor het beantwoorden van deze vraag.

Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Ja, ze hebben met elkaar gesproken. U zult dus een antwoord krijgen van beide bevoegdheden.

Laat mij beginnen met te zeggen dat in principe steeds een bouwvergunning vereist is voor het plaatsen van dergelijke constructies, zelfs indien ze op wielen of verplaatsbaar en tijdelijk van aard zouden zijn. Weekendhuisjes, chalets, slow cabins zijn allemaal voorbeelden van dergelijke constructies. Het lijkt mij ook niet wenselijk dat we in de regelgeving inzake ruimtelijke ordening voor elk van die types

een definitie zouden beginnen in te voeren, met het oog op het aanzwengelen van de flexibiliteit van onze regelgeving. Het gaat steeds om constructies, los van de aard en verschijningsvorm of materialen waarin ze zijn opgebouwd. Het gaat om constructies met een bepaalde functie: ofwel wonen, ofwel recreatie.

Als het gaat om constructies voor recreatie, dan kunnen deze in principe enkel in woongebieden en gebieden voor verblijfsrecreatie. In andere gebieden, zoals landbouwzone of natuur- en groengebieden, kan dit in principe niet. Enkel op basis van artikel 4.4.4. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) kan men een vergunning krijgen voor recreatief medegebruik.

In die zin kunnen gemeenten dus bijvoorbeeld een vergunning afleveren voor kleinschalige, tijdelijke constructies aan de rand van een groengebied of versnipperd landbouwgebied. Als het echter gaat om permanente constructies, met bijkomende verhardingen, ontbossing of vernietiging van natuurwaarden, is dat sowieso niet evident. Een camping met tien chalets in het midden van een open landbouwkouter lijkt me bijvoorbeeld moeilijk te verantwoorden.

Naast de mogelijkheden voor recreatief medegebruik bestaat uiteraard ook de mogelijkheid dat een actief leefbaar landbouwbedrijf haar activiteiten omzet in hoevetoerisme. Dit kan bijvoorbeeld in bestaande gebouwen zijn, maar eventueel ook het voorzien van een vorm van kampeerplek op het erf van de boerderij. Het is opnieuw aan de vergunningverlenende overheid om na te gaan in hoeverre deze zaken ruimtelijk inpasbaar en vergunbaar zijn.

Dat gemeenten in bepaalde gevallen vergunningen afleveren kan dus, voor zover de ruimtelijke draagkracht niet overschreden wordt en de hoofdfunctie niet in het gedrang komt. Dat er constructies zonder vergunning geplaatst worden, is natuurlijk wel een probleem, dat kan in principe niet. Lokale besturen hebben echter ook op het vlak van handhaving een verantwoordelijkheid.

Het lijkt mij niet nodig om hiervoor bijkomende regelgeving te voorzien. Op de website van het Departement Omgeving vinden gemeenten en burgers informatie terug over deze regelgeving en wordt een leidraad ter beschikking gesteld. Dat is, denk ik, voldoende.

Bezoekers van het platteland maken vaak ook uitstapjes in de omgeving. Ze dragen zo ook bij aan de welvaart en aantrekkingskracht van de ruimere omgeving. Ik denk dat dat goed zit.

Zoals reeds eerder gezegd moet het dan wel gaan om kleinschalige logies in landbouwgebied die deel uitmaken van een leefbaar landbouwbedrijf. Een wildgroei van recreatieve constructies in natuur- en landbouwgebied ligt zoals gezegd veel moeilijker – en is ook niet wenselijk – omdat deze leiden tot het verdringen van de hoofdfuncties landbouw, natuur en bos, en tot een verdere versnippering van de open ruimte.

De voorzitter: De heer Vandenhove heeft het woord.

Ludwig Vandenhove (Vooruit): Ik heb geen bijkomende vragen, wel een bijkomende opmerking. Het is goed dat dit op de website en toestanden staat, maar ik merk – niet alleen bij ons in Haspengouw, maar naar wat ik in de media lees ook in andere gemeenten – dat men daar bijzonder inventief mee omgaat. Ik denk dat we er op tijd moeten aan beginnen. De vraag is of we niet bijkomend aan steden en gemeenten een bepaald signaal moeten geven. Nogmaals, we weten waar we beginnen – en een aantal van die dingen moet kunnen, flexibiliteit moet kunnen – maar ik hoop dat we niet opnieuw in situaties verzeild geraken waar we vroeger in verzeild zijn geraakt. Als ik het heb over de landbouw, heb ik het niet zozeer over mensen die aan landbouw doen of boerderijen die voor een stuk aan

toerisme doen – ik denk dat dat een goede zaak is – maar hier gaat het om landbouwgrond die ingenomen wordt om bepaalde van die constructies op te zetten. Dan komen we opnieuw in het debat van beschikbare landbouwgrond, dure landbouwgrond, concurrentie van andere sectoren. Het is een beetje in die context dat ik het meegeef, ook al bent u – voorlopig misschien – nog geen minister van Landbouw.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Collega's, minister, ik wil namens onze fractie ook even aansluiten bij de interessante vraag van collega Vandenhove, over de inname van natuurgebied en agrarisch gebied voor recreatieve doeleinden. We klagen in deze commissie vaak over het gewestplan: dat het rigide is, die het al een zekere leeftijd heeft. Maar het heeft wel het voordeel van de duidelijkheid. Daar worden de bestemmingen vastgelegd, gebetonneerd. De gebieden die daar zijn afgebakend als natuurgebied of agrarisch gebied zijn wat ze zijn, dat is ook heel duidelijk. Al die uitzonderingsregels en afwijkingen die we toestaan op de gedachte van die hoofdbestemming, halen dat idee onderuit.

Ik ben het volledig eens met uw antwoord, minister, dat u geen extra initiatief zult nemen, of geen regelgeving. Er zijn afwijkingen mogelijk, dat recreatief medegebruik, maar we moeten daar zeer omzichtig mee omgaan. Ik hoop dat de gemeentebesturen dat ook zeker en vast doen. Het doet me ook denken aan het boek 'Met voorbedachten rade. De sluipmoord op de open ruimte', waarbij men ook al die afwijkingsregels en uitzonderingsregels aanhaalt, die eigenlijk die open ruimte beknibbelen, en net dat natuurgebied, dat een toeristische trekpleister is, zo ondermijnen. Alle begrip voor uw antwoord. Ik heb verder geen bijkomende vragen.

Bruno Tobback (Vooruit): Spontaan kwam ook de vraag bij mij opborrelen, minister: maakt de VCRO een onderscheid tussen slow cabins en fast cabins, en zo ja: welk? Daar ben ik nu wel eens heel benieuwd naar geworden.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Ik ga misschien eerst in op de bezorgdheid van collega Vandenhove: ik zal anders aan het Departement Omgeving vragen dat ze de gemeentebesturen, en ook de omgevingsambtenaren, nog eens duidelijk in herinnering brengen wat de regels zijn.

Collega Tobback, neen, er is geen definitie over beide soorten van cabins.

De voorzitter: Dat was om de link te leggen tussen slow cabins en natuurbegraafplaatsen, maar dat is een andere discussie.

De heer Vandenhove heeft het woord.

Ludwig Vandenhove (Vooruit): U moet het niet te ingewikkeld maken, voorzitter.

Dank u wel, minister. Dat was ook mijn bedoeling. Het is een bepaalde markt. Het is een bepaalde tendens ook in het toerisme en in de natuurbeleving. Maar ik denk dat we er goed aan doen om heel duidelijk af te bakenen wat kan en wat niet kan. Natuurlijk, we moeten daar heel eerlijk in zijn: meestal zijn diegenen die dat leveren of die in die sector zitten, inwoners van die gemeente, of hebben die daar alleszins goede contacten mee. Het eerste wat er is, is dat men zagezegd zoekt naar goede oplossingen als dat kan. Maar het moet in regel zijn met het decreet of met andere bepalingen. Ik denk dus dat het goed is dat u de gemeenten, de ambtenaren ruimtelijke ordening en de handavingsambtenaren daarop wijst.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over verloren gezonde levensjaren door fijnstof – 1748 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bruno Tobback

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, de Vlaming leeft gemiddeld vijftien maanden minder lang gezond door fijnstof. Dat is een conclusie van nieuwe cijfers van de indicator van het Departement Omgeving. Deze indicator begroot het aantal jaren dat gemiddeld verloren gaat door ziekte of vroegtijdige sterfte als gevolg van blootstelling aan fijnstof in Vlaanderen. De indicator maakt gebruik van de DALY, wat staat voor Disability Adjusted Life Year of potentieel verloren gezond levensjaar. Deze indicator wordt vooropgesteld door de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) om de ziektelast van populaties of landen in te schatten en onderling te vergelijken. Korte- en langetermijngezondheidseffecten van fijnstof worden op die manier in rekening gebracht. Kortetermijneffecten van fijnstof zijn bijvoorbeeld hospitalisaties door hartproblemen of dagen met astmasymptomen. Vroegtijdige sterfte en chronische bronchitis zijn voorbeelden van langetermijneffecten van fijnstof.

Het Vlaams Luchtbeleidsplan vermeldt de indicator om de doelstelling voor de middellange termijn tegen 2030 op te volgen. Binnen het luchtbeleidsplan werd een subaspect van de indicator als doelstelling opgenomen, namelijk het aantal vroegtijdige sterftes door fijnstof moet tegen 2030 met de helft verminderd worden ten opzichte van 2005. Binnen de Europese Green Deal streeft men tegen 2050 naar een 'zero pollution ambition', dus naar een nulverontreiniging. Dat is verontreiniging zonder schadelijke gezondheidseffecten voor mens en milieu.

De gezondheidsimpact door blootstelling aan fijnstof, per 10.000 inwoners, daalde in de periode 2005-2021 met ruim 40 procent. De lagere gezondheidsimpact is een gevolg van de verminderde uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, zowel in binnen- als buitenland. Onder meer het wagenpark wordt dankzij automatische vernieuwing steeds schoner.

Hoewel de cijfers van het aantal vroegtijdige sterftes sinds 2005 in dalende lijn gaan, leert een nauwkeuriger kijk naar de grafieken ons dat de er tussen 2020 en 2021 geen daling meer plaatsvond. Bovendien waren dit twee uitzonderlijke jaren wegens de coronamaatregelen die minstens een deel van deze jaren van kracht waren. Hierdoor was er onder meer veel minder auto- en vrachtverkeer, wat de luchtkwaliteit ten goede kwam. In 2021 gingen door blootstelling aan fijnstof potentieel 153 gezonde levensjaren per 10.000 inwoners verloren in Vlaanderen, in 2020 was dit nog 143. Ondanks het feit dat de doelstelling opgenomen in het Vlaams Luchtbeleidsplan dus in zicht lijkt, is het niet allemaal rozegeur en maneschijn. Fijnstof levert hiermee nog steeds de grootste bijdrage aan de ziektelast door milieuverontreiniging in Vlaanderen.

Er liggen nog veel winstkansen in bepaalde doelstellingen om het fijnstof verder te laten afnemen, vooral door te werken aan de uitstoot door huishoudelijke houtverbranding en het terugdringen van de ammoniakemissies uit de landbouw. Ook bij wegverkeer en industrie is er nog potentieel om de emissies te reduceren. Zo is er nog werk aan de winkel om de ambitieuze modal shift van 40 procent verplaatsingen met duurzame vervoersmodi die de regering vooropstelde, te behalen.

Daarom heb ik enkele vragen, minister.

Hoe evalueert u de nieuwe cijfers? Speelt er volgens u een corona-effect waarvan we nu niet meer profiteren? Wilt u, indien mogelijk, beter doen dan de in het luchtbeleidsplan vooropgestelde doelstelling?

Welke bijkomende maatregelen willen u en de regering nog nemen, in het bijzonder dan met het oog op het terugdringen van de fijnstofuitstoot van houtverbranding en auto- en vrachtverkeer? Hoe wilt u dit potentieel ten volle benutten?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Na 2020, het jaar waarin de coronamaatregelen talrijk aanwezig waren, was er inderdaad een sterke daling van het aantal vroegtijdige sterftes. In 2021 kende de economie opnieuw een heropleving en lag dit cijfer opnieuw hoger. Hieruit kunnen geen al te stellige conclusies getrokken worden. Ook andere factoren dan de coronamaatregelen hebben meegespeeld, denk maar aan de weersomstandigheden. Om die reden is het aantal vroegtijdige sterftes minder geschikt om individuele oorzaken voor stijgingen of dalingen in de gezondheidsimpact aan te wijzen.

Interessanter is de langetermijntrend, die wordt gemonitord aan de hand van de jaarlijkse trendanalyse van de gemeten pollutieconcentraties. Bij deze analyse wordt het effect van de meteorologische omstandigheden en de coronamaatregelen uit de jaarlijkse resultaten gefilterd om zo een inschatting te maken van de algemene trend. Uit deze resultaten bleek dat de algemeen dalende trend voor de fijnstofconcentraties zich verder zette in 2020 en 2021. Bovendien is het sterftecijfer voor zowel 2020 als voor 2021 onder deze lineaire trend gelegen. We zijn dus momenteel op de goede weg om de doelstelling in 2030 te kunnen realiseren.

Hoewel de luchtkwaliteit systematisch verbetert en we de luchtkwaliteitsnormen voor fijnstof respecteren, moeten we fijnstofuitstoot verder aanpakken om het aantal vroegtijdige sterftes terug te dringen. Bij de actualisatie van het luchtbeleidsplan zal hieraan voldoende aandacht worden besteed.

Bijkomende maatregelen zullen afhangen van de actualisatie van het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030. Dit plan is volop in voorbereiding en dient nog in de schoot van de regering te worden besproken. Ik ga dus niet vooruitlopen op de besprekingen. Er zijn natuurlijk nog een aantal maatregelen die we aanvullend nog zouden willen nemen.

Zoals ik reeds eerder stelde, zal het verminderen van de fijnstofimpact een van de speerpunten zijn van de actualisatie van het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030. Ik kan ook meegeven dat ik gisteren nog zeer kwetsbare mensen gezien heb, die aan de rand van een stad in een sociale woning wonen. Zij zeggen dat ze niet weg kunnen omdat ze niet veel centen hebben, maar ze vragen om alstublieft de lage-emissiezone die vandaag bestaat niet weg te halen. Dat waren heel kwetsbare mensen en zij gaven heel duidelijk aan dat ze niet kunnen verhuizen naar een betere omgeving, maar dat ze wel tevreden zijn over de lage-emissiezone.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, u spreekt over de actualisatie van het Vlaams Luchtbeleidsplan dat in april gerealiseerd zou zijn, zoals u al eerder zei. Wij zien dat er in het huidige luchtbeleidsplan een aantal mobiliteitsmaatregelen zijn opgenomen die een impact zouden hebben op de daling van het fijnstof, maar als we kijken naar de voortgang van die mobiliteitsmaatregelen dan zien we dat er van de voorgenomen acties nog zo goed als niets is gerealiseerd. Het aantal gereden autokilometers is bijvoorbeeld alleen maar gestegen in plaats van gedaald. Ook de taakstelling voor de regionale mobiliteitsplannen is nog niet uitgevoerd. We zitten daar dus met een grote achterstand ten opzichte van de planning. U weet dat de uitvoering van het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 ook het uitgangspunt is van de PAS die is goedgekeurd.

Mijn concrete vraag, minister: hoe zult u ervoor zorgen dat het Vlaams Luchtbeleidsplan, en de maatregelen die daarin zijn opgenomen, ook effectief op tijd

worden gerealiseerd? Dat is een heel belangrijk element voor de verdere daling van de fijnstofconcentraties, en in het akkoord dat vorige week vrijdag is gepresenteerd gaat men ook uit van de integrale en op tijd gerealiseerde uitvoering van dat luchtbeleidsplan. Hoe gaat u er, heel concreet, voor zorgen dat de Vlaamse Regering ook effectief op tijd die doelstellingen realiseert?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Dank u wel, collega Schauvliege. Wat u vraagt zal uiteraard ook mee bekeken worden bij de actualisatie van het Vlaams Luchtbeleidsplan. Dat spreekt voor zich.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, er worden hier heel vaak vragen gesteld over de luchtkwaliteit, en vooral over de concentraties van fijnstof in de lucht, net vanwege het schadelijk effect van fijnstof op onze gezondheid. U verwijst steeds naar de actualisatie van dat luchtbeleidsplan. Dat komt eraan. Wij zullen u daarover blijven ondervragen, want het lijkt me zeer essentieel voor de gezondheid van de Vlaming, maar ook voor de gezondheid van de natuur in Vlaanderen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bruno Tobback aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de kritiek van de burgemeesters in de Vlaamse Rand op de plannen van Brussels Airport – 1770 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Inez De Coninck aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de oproep van de federale ombudsman voor de luchthaven van Zaventem voor betere en strengere controles – 1801 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (Vooruit): Minister, op 23 februari hebben vijf burgemeesters van gemeenten in de Brusselse noordrand een gezamenlijke persconferentie gehouden en zich met een gezamenlijk standpunt categoriek gekant tegen de uitbreidingsplannen van de luchthaven van Zaventem zoals ze momenteel voorliggen. Dit standpunt kwam er naar aanleiding van het ontwerp milieueffectrapport (ontwerpmER) dat lopende is ter voorbereiding van het aanvragen van een nieuwe milieuv vergunning voor de luchthaven en dat ten laatste tegen midden volgend jaar zou moeten worden uitgereikt.

Het probleem is dat dit plan, en dus naar alle waarschijnlijkheid ook de vergunningsaanvraag, uitgaat van een spectaculaire beoogde groei van het aantal passagiers naar 32 miljoen in 2032, maar vooral een verdubbeling van het huidige volume aan cargo, van 500.000 ton in 2019 naar 1 miljoen ton in 2032.

De burgemeesters zijn nogal duidelijk in hun standpunt, ze noemen de groeiplannen volkomen onrealistisch en nefast voor het sociaal en economisch draagvlak voor de luchthaven. Ze hebben bovendien ook heel sterk de indruk – en ze geven daar ook voorbeelden van – dat de luchthavendirectie bewust een strategie wil opzetten om activiteiten die elders door vergelijkbare luchthavens in

omringende buurlanden worden afgestoten, omdat ze in dichtbevolkte gebieden zeer moeilijk houdbaar zijn, aan te trekken naar Zaventem.

De voorstellen zouden volgens de burgemeesters gebaseerd zijn op onvolledige cijfers en onduidelijke prognoses, en in de plannen van de luchthaven worden de uitdagingen voor het milieu en de overlast voor de bevolking stelselmatig geminimaliseerd. Onder meer de impact van de verdere toename van vooral vrachtverkeer op toegangswegen, de Ring en de E19, zouden niet of nauwelijks in kaart worden gebracht. We hebben net gehoord dat we de komende acht jaar het Viaduct van Vilvoorde op alle mogelijke manieren gaan moeten ontwijken. Vandaag is het al overal een probleem. De enige manier waarop die cargo de luchthaven verlaat is met vrachtwagens die over de E19 en de Brusselse Ring zullen rijden. Dus ik begrijp die bezorgdheid wel.

Bovendien is er de extra bezorgdheid bij de burgemeesters dat de plannen van de luchthaven uitgaan van een behoud van de huidige situatie van vluchtroutes en schema's inzake dag- en nachtvluchten, dus met inbegrip van de situatie waarbij Brussel ontwaken wordt en de last vooral over de Vlaamse Rand zal worden gespreid, en dikwijls op heel creatieve en weinig uitlegbare manieren.

Is voor de Vlaamse Regering een uitbreiding van de luchthaven, met behoud van de huidige vliegroutes, een aanvaardbaar scenario?

Heeft de regering zicht, al dan niet naar aanleiding van het milieueffectenrapport – maar als het niet opgenomen is, waarschijnlijk niet – op de verkeersimpact van de geplande uitbreiding, met name op de Ring en de E19?

Niet onbelangrijk en in de actualiteit: wat is de impact van de voorziene uitbreiding op de stikstofuitstoot? Is dat meegenomen in dat milieueffectrapport?

Wat is het idee van de Vlaamse Regering op de rol van de luchthaven in Zaventem – we zijn er uiteraard allemaal voor dat die behouden blijft, want die heeft een belangrijke rol – om activiteiten die in buurlanden, of zelfs in Luik, ongewenst zijn, te gaan aantrekken naar Zaventem en de lasten over de Vlaamse Rand te spreiden?

Onderschrijft u de positie van de burgemeesters dat een afbouw van de nachtvluchten essentieel is voor het behoud van de leefbaarheid en het draagvlak voor de luchthaven naar de toekomst?

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Minister, mijn vraag is korter. Collega Tobback heeft het dossier al uitvoerig toegelicht. Naar aanleiding van de nieuwe vergunningsaanvraag of de MER-procedure enzovoort heeft de federale ombudsman voor de luchthaven de tekortkomingen van Brussels Airport naar aanleiding van de huidige licenties en milieuvergunningen nagegaan. Hij heeft een aantal tekortkomingen vastgesteld en heeft u ook blijkbaar aangeschreven. Hij haalt drie essentiële punten van de huidige vergunning aan die niet zouden worden nageleefd. Het gaat om een proefdraailoods die uitblijft, en een volledige geluidsmuur rond het luchthaventerrein die niet werd gebouwd. Ook een controle op het vastgestelde aantal nachtvluchten per jaar blijft uit, aldus ombudsman Philippe Touwaide. Hij roept de regionale en federale autoriteiten dan ook op om elke nieuwe exploitatielicentie van de luchthaven van Zaventem veel strenger en beter te controleren.

Minister, hoe reageert u op deze kritiek van de ombudsman in het licht van de lopende procedure ter hernieuwing van de omgevingsvergunning van de luchthaven?

De voorzitter: Ik zou nu graag het woord geven aan collega Steenwegen, maar hij is momenteel niet ingelogd. Dan zal ik meteen het woord geven aan de minister. Minister, kunt u ook meteen antwoorden op de vragen van collega Steenwegen?

Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Als iedereen in de commissie dat goedvindt, zal ik ook meteen de antwoorden op de vragen van collega Steenwegen meegeven. Dan kan hij die raadplegen in het verslag.

Het vergunningsdossier is een gewestelijk dossier. Het ontwerp-MER kan enkel rekening houden met de bestaande vliegprocedures zoals die nu van kracht zijn. Anticiperen op een wijziging van de bestaande vliegprocedures is uiteraard bijzonder moeilijk. Federaal is er ook nog geen concrete beslissing over een eventuele wijziging van deze vliegprocedures. Het wijzigen van vliegprocedures op federaal niveau kan bovendien niet zomaar. Dat zal moeten gebeuren met respect voor de regels bepaald in de wet van 13 februari 2006, namelijk na het opstellen van een milieueffectenrapport, de raadpleging van het publiek, de raadpleging van de betrokken instanties en het in rekening nemen van het rapport en de resultaten van de raadplegingen bij de besluitvorming. In dat verband merk ik ook op dat de Raad van State in zijn advies op een eerder ontwerp van vliegwet stelt dat de Vlaamse Regering moet worden betrokken bij de uitwerking ervan.

De verontwaardiging van de burgemeesters van de vijf noordrandgemeenten maakt alleszins duidelijk dat het draagvlak qua overlast niet onbeperkt is en er dus een perspectief moet worden geboden.

De volgende vraag ging over de verkeersimpact. In het ontwerp-MER worden de effecten van het groeiscenario 2032 op de verkeersstromen in de ruime omgeving van de luchthaven Brussel Nationaal inderdaad besproken. Het is belangrijk om op te merken dat er behalve de groeiprognose qua passagiers en cargo ook een maatschappelijke tendens is naar het gebruik van duurzamere vervoersmodi. Die tendens wordt mede mogelijk gemaakt door reeds uitgevoerde projecten rond de luchthaven, zoals een vlottere bereikbaarheid met de trein of de fiets, maar zal ook worden verdergezet door projecten die heden nog in de aanvangsfase zitten, zoals de luchthaventram. Heden zit het dossier van de luchthaven nog in de fase van het ontwerp-MER. Zoals eerder aangegeven is dat ontwerp-MER momenteel nog in herverwerking. Als de vergunningsaanvraag eenmaal wordt ingediend, zullen de bevoegde adviesinstanties het aanvraagdossier behandelen en beoordelen of de voorziene effecten op het verkeer aanvaardbaar zijn en of er eventuele milderende maatregelen of bijzondere vergunningsvoorwaarden nodig zijn.

Wat is de impact van de geplande uitbreiding op de stikstofuitstoot? De uitstoot van stikstofverbindingen ten gevolge van de activiteiten in de luchthaven kan worden opgedeeld in drie pijlers, met name de uitstoot ten gevolge van het wegverkeer, de uitstoot ten gevolge van de grondgebonden activiteiten en die vanwege het vliegverkeer. Voor de eerste twee is het zo dat door maatschappelijke en technische evoluties de uitstoot van stikstofverbindingen door het wegverkeer verder zal dalen, door de verduurzaming van de vervoersmodi en de elektrificatie van het wagenpark. Wat de grondgebonden activiteiten betreft, wordt door de luchthavenuitbater nu al ingezet op het afbouwen van het gebruik van fossiele brandstoffen voor verwarming, maar ook op de elektrificatie van de voertuigen. Dat is dus ook wel belangrijk. Ook voor de stroomvoorziening van de aangemeerde vliegtuigen wordt volop ingezet op het gebruik van vaste stroomvoorzieningen, waardoor ook daar de uitstoot van stikstofverbindingen ten gevolge van het gebruik van fossiele brandstoffen daalt. Men heeft daar een aparte, speciale machine voor, die wordt verbonden met gelande vliegtuigen.

De uitstoot van vliegtuigen is afhankelijk van het type vliegtuig, de landings- en opstijgcyclus en de massa van het vliegtuig. De beoordeling van de uitgewerkte toekomstscenario's en hun effecten op de omgeving zal ook gebeuren door de bevoegde adviesinstanties die het aanvraagdossier zullen behandelen. Het spreekt voor zich dat dit in de eerste plaats uiteraard grondig wordt onderzocht in het MER.

De vierde vraag ging over de globale visie van de Vlaamse Regering. Het Vlaamse regeerakkoord stelt dat we de leefbaarheid van de regio moeten verzoenen met nieuwe groeikansen voor een duurzame luchthaven als economische motor. Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat de luchthaven van Zaventem belangrijk is. Het is de tweede economische poort van Vlaanderen. We moeten echter natuurlijk ook nog oog hebben voor de leefbaarheid van de luchthavenregio. Ik vind het goed dat we met de vijf burgemeesters daarover in gesprek gaan.

Ik ben het ermee eens dat de problematiek van de nachtvluchten op de luchthaven bijzondere aandacht vraagt. Het potentieel op het vlak van hinderreductie is groot. Elke nachtvlucht vertegenwoordigt immers een equivalent van tien dagvluchten. Op zijn minst moeten operatoren die 's nachts actief zijn, worden aangezet tot een versnelde vernieuwing van hun vloot, uiteraard in overleg met de luchtvaartsector. Men koopt of leaset uiteraard niet van vandaag op morgen nieuwe, stillere vliegtuigen. Het kan echter natuurlijk niet dat nachtvluchten naar Zaventem afzakken als ze niet welkom zijn op een andere luchthaven omdat ze te veel lawaai maken of te oud of te vervuilend zijn. Dat is dus wel iets waarover we het gesprek met de luchthavensector aangaan. Het spreekt voor zich dat er een versnelde vernieuwing van de vloot moet komen, met nieuwere, stillere vliegtuigen.

Het klopt dat de ombudsdienst van de Federale Regering eind vorige maand een analyse met zogenaamde tekortkomingen van de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven bezorgde. Ik wil, voor ik hier verder inga op een aantal specifieke vragen over deze analyse, duidelijk stellen dat de federale ombudsdienst geenszins bevoegd is om een dergelijke analyse te maken. Ik baseer mij op artikel 3, §2, van de wet houdende diverse bepalingen van 28 april 2010. Die is heel duidelijk hierover: "De Ombudsdienst heeft niet tot opdracht de activiteit van de exploitant en de luchtvaartmaatschappijen te controleren, noch om zich gezags-halve uit te spreken over de adequaatheid van hun gedrag met de rechtsnormen."

Bovendien staan in deze analyse heel wat fouten. Het is namelijk zo dat de luchthaven Brussel-Nationaal heden is vergund via vier vergunningsbesluiten. De basisvergunning van 2004 werd verstrekt door de deputatie van Vlaams-Brabant. Hiertegen werd in beroep gegaan, waarbij de bevoegde minister eind 2004 de beroepen deels gegrond beschouwde en enkele wijzigingen in het besluit aanbracht. In 2008 en 2009 werden bijkomende voorwaarden opgelegd met betrekking tot het verminderen van het aantal nachtvluchten, respectievelijk door de deputatie van Vlaams-Brabant en de bevoegde minister. In deze vergunningen is nergens sprake van een proefdraailoods, maar wel van een proefdraaiplaats. Die bevindt zich heden op de kruising van taxiwegen W1, W2, F3 en Y – ik denk dat diegenen die dat heel goed opvolgen, weten waarover ik het heb – ten oosten van airway 01-19, waar tussen 7 en 22 uur kan worden proefgedraaid. Ondertussen heeft de uitbater beslist om in de nabije toekomst een nieuwe proefdraailocatie aan te duiden, waarbij zal worden gewerkt met een open constructie met een U-vormige geluidsmuur. De nieuwe proefdraaiplaats is nog niet operationeel. Dat heeft ook te maken met de covidcrisis en de negatieve economische impact op de luchthaven-sector. Daarom heeft men dat uitgesteld.

De realisatie van de nieuwe proefdraaiplaats, met aanduiding van de precieze locatie, is als milderende maatregel opgenomen in het ontwerp-MER dat recent door Brussels Airport Company ter advies werd voorgelegd in het kader van het tweede scopingadvies.

Wat een volledige geluidsmuur rond de luchthaven betreft, moet ik ook meedelen dat dit nooit als dusdanig is opgelegd in de voorgaande vergunningen. Wel is het zo dat naar aanleiding van een bijzondere voorwaarde in de voorgaande en reeds vervallen vergunning van het jaar 2000 twee geluidswallen zijn gebouwd aan de oostkant op het grondgebied van Steenokkerzeel en dat in de huidige vergunning is opgelegd dat indien het proefdraaien van de militaire vliegtuigen niet voor eind 2005 is verplaatst naar de centrale proefdraaiplaats, de geluidswallen ten noorden van baan 25R en gedeeltelijk op de militaire luchthaven onverwijld moeten worden afgewerkt.

Ondertussen is er met de militaire overheid overeengekomen dat ook zij gebruik maken van de huidige proefdraaiplaats en is deze bijzondere voorwaarde niet langer van toepassing.

Wat betreft de nachtvluchten wens ik te benadrukken dat er wel degelijk controle is op het toekennen en het bewaken van het aantal slots, zowel tijdens de dag als de nacht. We hebben zelfs een slotcoördinator. Dat is een onafhankelijk opgerichte autoriteit met als taak toezicht te houden op het gebruik van de toegewezen slots en ervoor te zorgen dat er geen misbruik plaatsvindt. De slotcoördinator heeft verschillende bevoegdheden om eventueel misbruik van slots op regelmatige basis te bestraffen en organiseert regelmatig vergaderingen met belanghebbenden bij de exploitatie en de regelgevende instantie voor de luchtvaart om de prestaties op het gebied van de naleving van slots te beoordelen. De slotcoördinator heeft een belangrijke rol bij het handhaven van een eventuele nachtklok en het waarborgen van de correcte werking van QC-systemen (quota count). Verder is er ook de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving die indien nodig kan optreden.

Ook is het belangrijk om mee te geven dat het aantal toe te kennen slots inderdaad beperkt is, maar dat er een aantal vluchten niet worden meegeteld. Dit gaat over bepaalde vluchten zoals onder andere medische vluchten, militaire vluchten en vluchten van staatshoofden of vluchten met een dagslot die door onvoorziene omstandigheden tijdens de nachtperiode landen of opstijgen. Dit betekent dat er dus meer vliegbewegingen tijdens de nacht kunnen zijn dan het maximaal aantal toegekende slots.

Verder zullen in het kader van de lopende procedure ter hernieuwing van de omgevingsvergunning, de verschillende bevoegde adviesinstanties de aanvraag grondig evalueren en waar nodig bijkomende voorwaarden formuleren.

In het huidige ontwerp-MER is er een afbakening gedaan van het projectgebied, waarbij alle airside activiteiten werden meegenomen zoals starten, landen, taxiën en laten proefdraaien van vliegtuigen, maar ook de landside-activiteiten zoals onderhoudsactiviteiten, grondaafhandeling, de brandstofverdeling, stookinstallaties, enzovoort. Verder wordt ook de verkeersgeneratie van de gehele luchthaven en binnen het hele projectgebied gelegen bedrijven meegenomen in dit ontwerp-MER. Deze afbakening is dus zeer ruim en beoogt de effecten van de volledige luchthavenzone in kaart te brengen, zowel wat de exploitatie van de luchthaven-uitbater betreft, als die van de bedrijven met activiteiten welke afhangen van de aanwezigheid van de luchthaven.

In het ontwerp-MER wordt tevens aandacht besteed aan de hervergunning en het afbakenen van de milieutechnische eenheid. Hierbij zal Brussels Airport Company al haar exploitatievergunningen die airside, landside restricted en in de terminal gelegen zijn, bundelen in één milieutechnische eenheid bij de aanvraag van de nieuwe omgevingsvergunning. Vergunningen van derden die niet onlosmakelijk verbonden zijn en dus scheidbaar zijn van de eigenlijke exploitatie van de luchthaven, worden niet meegenomen. Voor deze exploitaties zijn er volwaardige

alternatieven waardoor de scheidbaarheid bewezen is. Belangrijk is dat al deze bedrijven vergund zijn en dat hun effecten reeds beoordeeld zijn bij hun vergunning en verder zullen worden beoordeeld indien zij hun activiteiten wensen uit te breiden of hun vergunning wensen te hernieuwen.

Wat betreft de impact van de vliegbewegingen: ook daarvan worden de effecten meegenomen in het MER, zowel op het vlak van geluid, emissies als visuele verstoring voor fauna.

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (Vooruit): Dank u wel voor uw antwoord, minister. Ik moet wel zeggen dat u op een aantal vlakken – misschien begrijpelijk gezien de stand van zaken van de procedure – heel erg op de vlakte blijft. Ik heb een aantal concrete aanvullende vragen.

Met betrekking tot de vliegbewegingen is het correct te stellen dat men geen MER kan opmaken over vliegroutes die niet bestaan, maar is er dit moment vanuit de Vlaamse overheid, vanuit u met andere woorden, enige vorm van gesprek, dialoog of onderhandeling, met de bevoegde federale minister Gilkinet over de eventuele aanpassing van die vliegprocedures? Is er enige vooruitgang met betrekking tot die fameuze Vliegwet, is er enige evolutie, enige betrokkenheid van Vlaanderen?

Ten tweede, waar u ten onrechte heel erg op de vlakte blijft, is wanneer u in antwoord op mijn vraag over de verdubbeling van de cargo en de verkeerseffecten, zegt dat in het MER rekening wordt gehouden met elektrische voertuigen en dat er tramverbindingen en dergelijke meer komen. Ik ken de luchthaven een beetje en bij mijn weten gaat er geen enkel deel van dat voorziene miljoen ton cargo met de tram, met een elektrische personenwagen of met de trein – want er is geen goederenstation – vervoerd worden. Ik vind dat heel bizar. Moet ik nu begrijpen dat wat betreft het verwerken van die bijkomende cargo, helemaal niets in rekening wordt gebracht? Heeft men de mensen hier blij gemaakt met een dode mus door te zeggen dat er trams en elektrische voertuigen komen? Meer kan ik uit uw antwoord niet afleiden, en dat vind ik eerlijk gezegd nogal bizar, omdat u anders nogal duidelijk bent. Mensen in de omgeving en eender wie over de Brusselse Ring rijdt – dat is een hoop economisch en essentieel verkeer – heeft recht op enige duidelijkheid daarover, want dit antwoord is een dooddouner die echt niet hoort.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Minister, dank u wel voor uw antwoord op mijn vraag naar aanleiding van de kritiek die de federale ombudsman heeft gegeven. Ik vind het toch hoopgevend dat uit uw antwoord blijkt dat er wel degelijk wordt toegezien op de naleving van de voorwaarden van de huidige vergunningen en dat de beweringen van de ombudsman, die blijkbaar zelfs niet eens bevoegd is om dit te doen, dus niet allemaal kloppen.

Ik wil echter ook nog even terugkomen op de rest van het antwoord en de vraag van collega Tobback. De aanleiding voor zijn vraag was de actie van de vijf noordrandgemeenten. Die hebben een procedure aangespannen. De fameuze Vliegwet kwam daarnet al aan bod. Ik denk dat we het hier eerder ook al hebben gezegd: dat is een beetje een bottleneck in dit dossier. Die moest er al jaren zijn. Die staat elke keer in de federale regeerakkoorden, maar wat dat betreft, is er geen landing in zicht. De vijf betrokken gemeenten die de procedure hebben aangespannen en op 23 februari een perscommuniqué hebben uitgebracht, hebben destijds ook een procedure aangespannen, en net naar aanleiding van die procedure heeft minister Gilkinet dat overlegorgaan opgericht. Minister, hoe zit het eigenlijk met de werkzaamheden van het federale overlegplatform voor de luchthaven, waarin zowel bewoners, burgemeesters, actiecomités als de luchtvaartsector vertegenwoordigd

zijn? Minister Gilkinet wil dat overlegplatform blijkbaar institutionaliseren. Ik krijg signalen dat steeds meer deelnemers afhaken. We hadden het daarnet over de vijf gemeenten van de noordrand, maar er zijn ook nog gemeenten vlak bij de luchthaven die te kampen hebben met grondlawaai. Ik denk dan aan Steenokkerzeel, Machelen, Zaventem. Zij voelen zich blijkbaar helemaal niet vertegenwoordigd in dat overlegplatform. Minister, klopt dat? Kunt u dat misschien wat meer toelichten?

De voorzitter: Ik begrijp dat collega Steenwegen nog niet in de vergadering zit.

De heer Pieters heeft het woord.

Leo Pieters (Vlaams Belang): Minister, bedankt voor het uitgebreide antwoord, maar zoals de collega eerder al zei, is het heel uitgebreid, maar gaat het eigenlijk weinig over de effectiviteit van al die metingen, met de uitstoot die er is. Ik wil alderminst afbreuk doen aan het belang van de luchthaven – we hebben die nodig –, maar het is wel zo dat we een-op-een de vergelijking moeten maken. Als men aan de ene kant ergens metingen doet of een MER opmaakt, dan moet dat voor de andere ook even duidelijk zijn. Ik denk dan dat er voor bepaalde uitstootcijfers inderdaad geen rekening is gehouden met wat u aangeeft, met wat er allemaal is gedaan. Ja, er gebeuren 'on-site' een aantal zaken die verbeteren. Er zijn de elektrische voertuigen, er zijn afspraken inzake dat proefdraaien en dergelijke, maar de uiteindelijke uitstoot moet toch ook mee in rekening worden gebracht, en daar moet duidelijkheid over zijn, zodat iedereen weet wat daar gaande is, welke emissies moeten worden meegenomen. Minister, ik denk dus dat het nodig is dat u daar meer aandacht aan besteedt, dat we daar meer duidelijkheid over hebben. Er is inderdaad ook het institutionele. Men moet daar nog meer de nadruk op leggen. Het belang van die luchthaven is bewezen, daar kunnen we niet onderuit, maar het moet wel zo zijn dat men federaal meegaat in het standpunt van Vlaanderen dat dat ook nodig is, dat men akkoord moet gaan met wat Vlaanderen ter zake beslist.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Zoals sommige collega's hier aanhaalden, moet ik natuurlijk wel voorzichtig zijn met het vooruitlopen op de procedures, want die lopen op dit moment volop. Zoals u weet, is dit vergunningsdossier nog in behandeling. Alleszins zal er duidelijkheid moeten worden gegeven door de aanvrager van de vergunning over de verkeersstromen die bijvoorbeeld door cargo zullen worden veroorzaakt. Dat zal ook in het dossier aan bod moeten komen. Als er wijzigingen komen aan de Vliegwet, dan zal de Federale Regering die ook moeten voorleggen aan de Vlaamse Regering. Op dit moment mochten we daar nog geen ontwerp van ontvangen, maar dat zal natuurlijk ook meespelen. Collega De Coninck, het is inderdaad zo dat de jongste beleidsnota van federaal minister Gilkinet voorziet in het institutionaliseren van het platform. De Vlaamse Regering neemt ook deel aan dat platform, maar moet vaststellen dat er ernstige tekortkomingen zijn met betrekking tot zowel de werking als de representativiteit. Na zes vergaderingen werd nog steeds geen huishoudelijk reglement goedgekeurd. Niemand heeft er een zicht op op welke manieren adviezen al dan niet tot stand komen. Met betrekking tot de representativiteit is het opmerkelijk dat sommige zones oververtegenwoordigd en andere ondervertegenwoordigd zijn, ten nadele van Vlaanderen. De gemeenten waar bronnen van grondgeluid een aanwijsbare impact hebben, namelijk Steenokkerzeel, Machelen, Zaventem en Kortenberg, kregen bijvoorbeeld geen aparte zone. Ook de vertegenwoordiging van de luchthavensector is ondermaats. Dit alles maakt ook dat het aanwezigheidspercentage sinds de start van het platform ook stelselmatig is gedaald, van 90 naar 60 procent.

De minister-president heeft trouwens deze week nog een brief gericht aan minister Gilkinet om hem te wijzen op de noodzaak van het maken van duidelijke afspraken

over de werking en het verzekeren van een evenwichtige representativiteit. Aanstaande donderdag vergadert het platform opnieuw. Ik heb begrepen van onze vertegenwoordigers in het platform dat ook andere deelnemers, zoals actie-comités, de luchtvaarsector en de werkgeversorganisaties, dezelfde bezorgdheid delen en dat hebben laten weten aan minister Gilkinet.

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (Vooruit): Minister, dank u wel. Heel veel concreter was het niet, maar ik apprecieer dat de boodschap toch duidelijk is dat er rekening zal worden gehouden met de verkeerseffecten.

Ik wil toch de globale bezorgdheid nog even formuleren. We zijn allemaal overtuigd van het belang van die luchthaven. Ze is belangrijk voor een hele hoop activiteiten, ook in Brussel, maar evengoed bijvoorbeeld met betrekking tot farmaceutica, tewerkstelling en noem maar op. Ze ligt echter nu eenmaal in een zeer dichtbevolkt gebied en is de facto een soort stadsluchthaven. Dat betekent dat er überhaupt altijd onvermijdelijk grenzen zullen zijn aan wat kan. Als we die luchthaven willen bewaren op een goede manier, hebben we er dus allemaal belang bij om ook het draagvlak daarrond een beetje te koesteren en ons bewust te zijn van het feit dat er grenzen zijn. Het zegt heel veel dat men in een gemeente als Machelen, waar er eigenlijk nooit discussie is geweest over de luchthaven en de aanvaarding gigantisch groot is, nu ook begint te protesteren, de burgemeester op kop, tegen dit soort plannen. Dat is een signaal dat men echt moet horen, nog los van het feit dat ik echt niet inzie hoe de luchthaven van Zaventem nog eens dubbel zoveel cargo zou kunnen ontvangen en wegsturen, als je weet dat dat allemaal over de E40, de E19 en de Brusselse ring moet. Zelfs al blijf je die eindeloos verbreden, dat heeft een impact die op termijn eigenlijk niet draaglijk is, en die ook voor de luchthaven geen goede zaak zou zijn.

Ik wil dus toch vragen dat men bij de beoordeling oog zou hebben, ook in de toekomst, voor het behoud van het draagvlak voor de luchthaven, dat men ter zake een beetje de grenzen zou respecteren en bekijken wat mogelijk is en wat niet mogelijk is op lange termijn. Niemand die de luchthaven wil bewaren en in het hart draagt, heeft immers belang bij grote protesten en juridische procedures.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Minister, dank u wel voor uw bijkomende antwoorden.

Ik vind het echt schrijnend en wraakroepend dat, in een dossier dat zo gepolitiseerd en gejuridiseerd is en dat gaat over welvaart en leefbaarheid voor zovele mensen, de federale minister of de Federale Regering dat probleem dan parkeert in dat overlegplatform, en dat nu blijkt dat dat een praatbarak of een maat voor niets is. U haalt aan dat Vlaanderen niet voldoende is vertegenwoordigd in het overlegplatform. Ik ben zelf ook getuige geweest van de reacties van zowel de Vlaamse als de Waalse werkgevers. Zij halen ook organisatorische problemen aan. Dat werkt dus niet. Ik denk niet dat we daar een oplossing van moeten verwachten. Men parkeert het probleem gewoon in die praatbarak. Ik vind het dus goed dat de Vlaamse Regering minister Gilkinet heeft aangeschreven. Ik hoop dat jullie hem op zijn verantwoordelijkheid zullen blijven wijzen, want ondertussen spannen Vlaamse gemeenten uit de Vlaamse Rand inderdaad almaar juridische procedures aan, terecht. Zij moeten ook hun belangen en de leefbaarheid voor hun inwoners vrijwaren.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het overvliegen van natuurgebieden met helikopters – 1814 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bruno Tobback

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Ik vernam dat er bij herhaling helikopters vliegen boven de natuurgebieden van de Oostkustpolders en dat door de beheerders van de Uitkerkse Polder en de Damse Polder klachten werden ingediend bij de luchtvaartpolitie in Oostende, maar blijkbaar tevergeefs. Het ging hierbij om helikopters die te laag vlogen en dat zorgt nogal voor verstoring van overwinterende vogels in Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden.

Het decreet op het natuurbehoud bepaalt dat het overvliegen van natuurgebieden verboden is. Het verbod ingeschreven in artikel 35, §2, 12°, van het Natuurdecreet bepaalt: "Binnen de natuurreservaten is het verboden, behoudens ontheffing in het goedgekeurd beheersplan, het terrein op geringe hoogte te overvliegen of er te landen met vliegtuigen, helikopters, luchtballons en andere luchtvaartuigen van om het even welke aard." Voor het overvliegen op geringe hoogte is er echter geen specifieke minimumhoogte vastgelegd door de natuurwetgeving. We zitten daar ook nog met een federale bevoegdheid.

Acht u het verbod zoals het is ingeschreven in het decreet op het natuurbehoud voldoende als juridische basis om op te treden tegen overvliegende helikopters in natuurgebieden? Is er door de jaren heen al opgetreden door het Agentschap Natuur en Bos (ANB)?

Als u het nodig zou achten, bent u dan van plan om hierover overleg te plegen met uw federale collega om een oplossing te vinden?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Het verbod tot overvliegen van natuurreservaten zoals vastgelegd in het Natuurdecreet, houdt in dat het overvliegen op geringe hoogte met helikopters verboden is. Geringe hoogte moet, volgens de memorie van toelichting bij het artikel, begrepen worden als "het vliegen op een dergelijke hoogte dat dieren er merkbaar door verstoord worden". Dat wil zeggen dat er opgetreden kan worden tegen het overvliegen van helikopters in natuurgebieden, wanneer deze op dergelijke hoogte vliegen dat fauna er blijkbaar door verstoord wordt. Wat betreft het landen met bijvoorbeeld helikopters of luchtballonnen komen eveneens de toegankelijkheidsregels voor natuurreservaten in beeld.

Er zijn reeds één PV en één aanmaning opgemaakt. Er is dus wel degelijk een handhavingsbasis voor natuurreservaten. Ik moet wel zeggen dat handhaven niet eenvoudig is omdat de natuurinspectie ter plaatse verstoring moet vaststellen en ook het staartnummer van de helikopter moet zien. Men moet dat eigenlijk op heterdaad gaan doen en dat is niet evident.

Wat uw tweede vraag betreft ga ik laten onderzoeken welke gevolgen werden gegeven aan de klachten die u vermeldt. Er zijn met betrekking tot deze problematiek wel nog meerdere punten die moeten worden uitgeklaard met de federale overheid. Zo is er ook de situatie met betrekking tot gebruik van drones waar er nieuwe federale wetgeving is gemaakt volgend op het Europese beleid ter zake. Ik verneem van mijn administratie dat er overleg op til is met bevoegde diensten van de federale overheid.

Laagvliegende of landende helikopters, maar ook andere luchtvaarttuigen, kunnen voor verstoring zorgen van grondbroedende soorten zoals onze kustvogels. Ik heb het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) en het ANB om een advies gevraagd over de impact op natuur. Dat advies zal ook als basis dienen voor verdere gesprekken met de federale diensten.

Algemene principes zoals de algemene zorgplicht gelden uiteraard ook voor piloten. Indien het zo is dat er door de federale overheid toelating moet worden gegeven voor het op geringe hoogte vliegen boven bijvoorbeeld natuurreservaten die gelegen zijn in speciale beschermingszones (SBZ's), is zo'n toelating ook onderhevig aan de passende beoordelingsplicht. Wat u signaleert is dus zeker geen detail. Ik zal hier dan ook de nodige aandacht aan besteden.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Ik ben bijzonder blij en ook helemaal gerustgesteld, minister. Ik dank u omdat u dat verder wilt onderzoeken en wilt overleggen. Het doet mij ook plezier dat er toch wel degelijk een handvat is voor ANB om te handhaven. Ik snap dat dat niet gemakkelijk is maar misschien kan men in de toekomst in de Oosthoekpolder toch eens extra proberen te handhaven, want één PV en één aanmaning door de jaren heen is eigenlijk niet echt indrukwekkend. Het feit dat het kan volgens het decreet is toch wel een geruststelling. Dank u wel, minister.

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

Leo Pieters (Vlaams Belang): Minister, als het over helikopters gaat, is het één ding. Als het over andere luchtvaarttuigen gaat, is het een ander. U geeft aan dat het ANB inderdaad het staartnummer zou moeten kunnen registreren, maar ik vraag me af of er een mogelijkheid is dat de luchtcontrole, waar er aangegeven is dat er een natuurreservaat is, weet waar die helikopter zich naartoe begeeft en dan is het registratienummer sowieso bekend. Is het volgens u een mogelijkheid om het op die manier te laten registreren? Dan is het ANB daar niet meer toe bevoegd.

Bij andere luchtvaartsystemen – en dan hebben we het over drones, luchtballons en mogelijk modelvliegerij en dergelijke – is het natuurlijk iets anders, omdat de afstand van de bediening daar heel anders is, zoals bij modelvliegtuigen en drones. De luchtballon is weer iets anders natuurlijk omdat men, als men opstijgt, reservebrandstof heeft en men in lengte kan bepalen waar men gaat landen. Soms zijn er natuurlijk noodsituaties en weet men nooit waar er geland moet worden in ernstige situaties. Ik zou toch proberen om een scheiding te maken in de verschillende soorten luchtvaarttoestellen. Bent u daartoe bereid, ja of nee?

Bruno Tobback (Vooruit): Ter informatie, minister, wat is een bewijskrachtige vaststelling in dit geval? Niemand kan collega Vandaele tegenhouden om met zijn gemeente zelf camera's te installeren. Zo duur is dat niet en ik denk dat het een stuk goedkoper is dan ANPR-camera's (automatic number plate recognition). Zo moeilijk kan het niet zijn om, als dat systematisch gebeurt, een overvliegende helikopter te filmen met het staartnummer erop. Wat is in zo'n geval bewijskrachtig en wat niet?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Ik wil eerst meegeven dat er op dit moment geen koppeling is tussen de databases van Natuurinspectie en die van Skeyes, het vroegere Belgocontrol. Ik betwijfel ook dat dit een prioriteit is, maar ik wil het gerust navragen. Ik ga dat zeker doen.

Op dit moment is enkel een betrapting op heterdaad rechtsgeldig, collega's. Dus dat speelt ook mee.

Bruno Tobback (Vooruit): Ik denk dat filmen op heterdaad betrappen is, minister, maar die discussie kunnen we een andere keer hebben. De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Ik had ook vernomen dat het feit dat er daar reservaten zijn, misschien wel onvoldoende op de vliegkaarten is aangeduid. Misschien kan daar ook eens naar worden gekeken. Ik ben zelf geen ervaringsdeskundige, niet met laagvliegen, ook niet met hoogvliegen, voorzitter, want ik ben geen hoogvlieger, maar blijkbaar zou dat een van de elementen zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Leo Pieters aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het extraheren van lithium uit geothermisch pekewater – 1816 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bruno Tobback

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

Leo Pieters (Vlaams Belang): Minister, in 2021 kreeg HITA steun van het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO) om te bekijken of het haalbaar is om lithium te extraheren uit geothermisch pekewater. Geothermisch pekewater zou namelijk rijk zijn aan mineralen en stoffen, waaronder lithium, dat we nodig hebben voor batterijen. Daardoor kunnen we in Europa onafhankelijker worden van de lithiumimport vanuit Chili en China.

Volgens eerdere onderzoeken in Duitsland zou er in de Duitse bodem genoeg lithium zitten voor een miljoen elektrische wagens, of toch ten minste voor de batterijen daarvan. HITA beweert dat ook Vlaanderen zou beschikken over het potentieel om lithium te extraheren uit pekewater.

In de beleids- en begrotingstoelichting voor 2022, ingediend op 28 oktober 2021, staat het volgende te lezen: "Daarnaast wordt verondersteld dat er in 2022 voor een nieuw diepegeothermieproject een toegewezen ontvangst (een door vergunninghouder, dieptegrondboringen HITA nv, te storten financiële zekerheid voor het veilig afsluiten van de boorgaten en voor schade door bodembeweging) zal zijn van 125.000 euro in uitvoering van het decreet van 8 mei 2009 betreffende de diepe ondergrond."

Minister, is het onderzoek van HITA ondertussen al afgerond? Indien niet, is er al enige informatie beschikbaar?

Hoe staat u tegenover de te verwachten vondst van lithium uit geothermische boringen?

Is het rapport reeds beschikbaar voor u en mogelijk ook voor het publiek?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Ik kan heel kort zijn omdat het onderzoek niet onder mijn bevoegdheid valt, maar wel onder die van collega-minister Brouns. U moet al uw vragen daar stellen. Ons departement is niet betrokken. Ik beschik over geen enkele informatie, ook niet of het rapport al dan niet beschikbaar is. Ik kan alleen zeggen dat ik uiteraard positief sta ten opzichte van een mogelijke winning van lithium uit geothermisch pekewater.

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

Leo Pieters (Vlaams Belang): Minister, dat is zeer kort en bondig. Toch bedankt voor uw antwoord.

Maar u bent wel bevoegd voor de geothermische boringen. In hoorzittingen, in commissies en in de ad-hoccommissie hebben deskundigen daarover al verschillende keren gesproken. Zij geven aan dat er in Vlaanderen meer mogelijkheden zijn voor geothermische boringen. We kennen alleen de proefboring in Mol en de boring van Janssen Pharmaceutica, die binnenkort zal worden ingehuldigd en operationeel zal worden. Ik heb van uw collega ook begrepen dat er in Turnhout destijds ook een boring is geweest waarmee ze het zwembad hebben verwarmd, en dat ze dat nu zullen vernieuwen. Ze zullen daar een nieuwe boring voor ondernemen.

Er is ook beslist dat er voor proefboringen ondersteuning is. Ook een boring die geen resultaat oplevert wordt ondersteund. En er zijn ook mogelijkheden voor extra boringen, om dat toch waar te maken. Het extraheren van lithium is natuurlijk een vervuילend en energievretend systeem. Dat heeft de nodige gevolgen. Met de lithiumwinst die er in Duitsland is, is er nu een licht overaanbod van lithium op de markt. Daardoor dalen de prijzen. Is het dan nog goed om die grondboringen te doen? Ja of neen?

Bruno Tobback (Vooruit): Collega, dank u voor uw bijkomende vragen. Ik weet niet of die tot de bevoegdheid van de minister behoren.

Minister, ik heb ook een bijkomende, aansluitende vraag. Dit gebeurt inderdaad in samenhang met boringen die puur over geothermie gaan. Ik neem aan dat wanneer er al dan niet apart over lithiumwinning wordt gesproken, als er aparte boringen of andere mogelijkheden zouden zijn, de normen dezelfde zijn voor elke soort van boring. Dit is een gewone informatieve vraag. Ik denk dat dit wel tot uw bevoegdheid behoort.

Minister Zuhal Demir: Wat betreft de geothermie in het algemeen zijn er op dit moment een aantal goede projecten. Ik geef een overzicht van de bestaande vergunningen: GEO@Turnhout in Turnhout, de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) in Mol-Dessel en Janssen Pharmaceutica. Er is ook een lopende vergunningsaanvraag van Agristo, een aardappelverwerkend bedrijf in Harelbeke. Uiteraard zijn de regels overal gelijk.

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

Leo Pieters (Vlaams Belang): Minister, ook uw tweede antwoord is vrij beknopt. Het is ook een vraag die aan VLAIO kan worden gesteld. Maar het gaat hier toch over een aantal bevoegdheden waarvoor u instaat. Wanneer er, aansluitend bij de gewone warmte- en energieboringen met de geothermie die er is, lithium uit het water wordt geëxtraheerd, moet dat water nadien terug in de grond worden gepompt. Het is waarschijnlijk niet altijd mogelijk om op dezelfde plaats te extraheren. Zullen we daar in de toekomst werk van maken, ja of neen? Het is uw bevoegdheid om daarover te waken. Geothermie is ook voor ons in Vlaanderen een goede toepassing, zeker gezien de energievermindering die we moeten realiseren tegen de data die u hier ook regelmatig noemt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.