

vergadering **C131**
zittingsjaar 2023-2024

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening
en Energie

van 30 januari 2024

(Een aantal sprekers namen mogelijk deel via videoconferentie.)



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de toekomst van het motorcrossterrein in Lille – 911 (2023-2024)	
VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de vernietiging van de omgevingsvergunning voor het motorcrossterrein in Lille – 960 (2023-2024)	
VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de vernietiging van de omgevingsvergunning voor een van de laatst overblijvende motorcrossterreinen in Vlaanderen – 968 (2023-2024)	3
VRAAG OM UITLEG van Steve Vandenberghe aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de resultaten van de Waalse studie over statiegeld door studie bureau RDC – 916 (2023-2024)	
VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het invoeren van statiegeld in Vlaanderen – 1016 (2023-2024)	14
VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de impactanalyse van de Europese Natuurherstelwet – 972 (2023-2024)	20

VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de toekomst van het motorcrossterrein in Lille – 911 (2023-2024)

VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de vernietiging van de omgevingsvergunning voor het motorcrossterrein in Lille – 960 (2023-2024)

VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de vernietiging van de omgevingsvergunning voor een van de laatst overblijvende motorcrossterreinen in Vlaanderen – 968 (2023-2024)

Voorzitter: mevrouw Gwenny De Vroe

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Eind 2022 hebt u een omgevingsvergunning verleend voor zeven jaar voor het motorcrossterrein in Lille, Moto Club Lille (MC Lille). Deze werd recent door de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RvVb) vernietigd. Er komt hier uiteraard veel kritiek op vanuit de motorsportgemeenschap. Zij hebben het gevoel dat hun sport geen toekomst meer heeft in Vlaanderen. U geeft aan ook geen begrip te hebben voor de uitspraak en u wilt de club ondersteunen bij een nieuwe vergunningsaanvraag. Het is een thema dat op het einde van de vorige legislatuur ook ter sprake is gekomen. Ik heb hierover twee vragen.

Welke concrete stappen plant u om de club te ondersteunen bij het indienen van een nieuwe vergunningsaanvraag, rekening houdend met de bezwaren van de Raad voor Vergunningsbetwistingen?

Welke maatregelen overweegt u om ervoor te zorgen dat de motorsport nog een toekomst heeft in Vlaanderen?

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (cd&v): Collega's, ik begin met een citaat: "Natuurpunt stapt naar de Raad voor Vergunningsbetwistingen tegen de nieuwe vergunning die de uitbaters van het rallycrosscircuit Duivelsberg in Opgrimbie, hebben verkregen. Hiermee kan er nog minstens zeven jaar in de bossen worden gecrost." Dat kopte Het Nieuwsblad.

De vergunning van Duivelsberg heeft al een hele weg afgelegd. Discussies rond geluidsnormen enerzijds, maar anderzijds een felle discussie over het feit dat dit crossterrein midden in het Nationaal Park Hoge Kempen ligt, maakt dat de toekomst van het circuit onzeker is. Dit heeft er mede toe geleid, minister, dat u een vergunning voor een beperkte periode hebt afgeleverd. U stelde heel scherp dat jullie de hobby van mensen niet gaan afpakken. Minister, op dat vlak kan ik uw mening delen. Ik heb soms heel wat vragen bij wat men mensen wil afpakken. Dat is een van de bezorgdheden die ik geuit heb op het moment dat we het Parkendecreet hebben besproken.

Vanuit milieuorganisaties wordt het volgende gesteld: "De rallycrossvereniging weet immers sinds het eerste Masterplan Nationaal Park Hoge Kempen, in 2001, dat dit circuit zeer ongelukkig gelegen is, namelijk midden in natuurgebied. Er is al twintig jaar sprake van een uitdoofbeleid, zonder dat er concreet een datum op

geplakt werd. ... Een rallycrosscircuit met voertuigen die gebruik maken van verbrandingsmotoren op fossiele brandstoffen brengt altijd lawaai, fijn stof, CO₂, stikstof met zich mee. Het circuit is gelegen in speciale beschermingszone – Habitatrichtlijngebied (SBZ-H), volledig omsloten door Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN), grenzend aan een speciale beschermingszone – Vogelrichtlijngebied (SBZ-V), en vormt al twintig jaar een weg te werken enclave binnen het Nationaal Park Hoge Kempen.”

Op 11 januari, vervolgens, heeft de Raad voor Vergunningsbetwistingen de vergunning voor het motorcrossterrein in Lille vernietigd. Opnieuw zijn de geluidsnormen een element, maar ook daar wordt de aanwezigheid van natuur – de Kindernouw, type 4 – een voornamelijk struikelblok.

Het arrest stelt: “Uit dit alles moet worden afgeleid dat de definitie van ‘natuurreservaat, natuurpark, bosreservaat’ in artikel 1.1.2 van VLAREM II (het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning, dat zowel de natuurreservaten bedoeld in het Inrichtingsbesluit als die in het Natuurdecreet (voorheen de Natuurbehoudswet) omvat. Er bestaat geen discussie over het gegeven dat aan de overzijde van de Rooverstraat een terrein van type 4 is gelegen, namelijk een erkend natuurreservaat. Verder is duidelijk dat de bestreden beslissing daarmee geen rekening houdt en dus ook niet heeft onderzocht of dit natuurreservaat op een afstand van 500 meter of minder is gelegen van de rijpiste(n) van de betrokken omloop. De verwerende partij schendt bijgevolg de definitie van ‘natuurreservaat, natuurpark, bosreservaat’ in artikel 1.1.2 van VLAREM II, hetgeen volstaat om de bestreden beslissing te vernietigen.”

Het lokaal bestuur heeft in antwoord op dit arrest belanghebbenden bij elkaar gebracht. U gaf aan de motorcrossvereniging te ondersteunen bij een nieuwe aanvraag.

In het kader van de discussie van het Parkendecreet heb ik, minister, meermaals gewezen op onder meer drie bezorgdheden bij nationale parken: ten eerste, partners die uitgesloten kunnen worden aan een gesprekstafel; ten tweede, de impact van masterplannen en de impact van de verplichting om op 75 procent van de tienduizend hectare natuurkern een beheertype 3-4 te moeten uitvoeren. Immers, deze laatste verplichting zorgt ervoor dat er andere spelregels van toepassing worden op iedereen die in deze omgeving leeft, woont of onderneemt. En ondernemen moet uiteraard gezien worden in de breedste zin van het woord, en geldt volgens mij ook voor een motorcrossvereniging.

Op iedereen die daarover een bezorgdheid uitte, reageerde u steevast: “In het Parkendecreet is verankerd dat er geen rechtsgevolgen en beperkingen gelden voor industrie en landbouw wanneer een gebied als park erkend wordt.” Dat het Vlaamse Parkendecreet gevolgen zou hebben voor de ruimte van ondernemers, was compleet fout en onwaar, stelde u.

Minister, dat alles op een rijtje dwingt mij u de volgende vragen te stellen. Bij eerdere vraagstelling van mij voor een toekomst voor de motorsport, gaf u aan dat de focus lag op het behoud van bestaande motorcrossterreinen in de plaats van te zoeken naar nieuwe terreinen. Wat is de stand van zaken in het realiseren daarvan? Wat is vandaag uw visie daarop, ook met de kennis van vandaag?

In 2021 stelde ik u de vraag of er voldoende juridisch robuuste regelgeving is om dergelijke terreinen te kunnen blijven vergunnen. U kon toen geen reden geven om te denken dat er geen voldoende juridische basis zou zijn om die vergunningen af te leveren. Wat is uw visie vandaag op die vraag? Hoe gaat u daarmee aan de slag?

Op welke wijze zult u de motorcrossvereniging van Lille ondersteunen bij haar nieuwe aanvraag, zoals u hebt gesteld in de media? En meer specifiek, hoe ziet u de mogelijkheid om een juridisch robuuste vergunning te verkrijgen voor de aangevraagde activiteiten?

Hoe rijmt u uw uitspraken in verband met het Parkendecreet en de problemen die beide motorcrossverenigingen hebben in het verkrijgen van hun vergunning? Hoe zult u concreet garanderen dat het verkrijgen van de titel 'park', met andere woorden ook gekoppeld aan de voorwaarden opgenomen in het Parkendecreet, geen nadelig effect heeft op mensen die wonen of ondernemen in de omgeving van of in het park?

Welke gevolgen heeft de uitspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen voor het ondernemerschap in gans Vlaanderen, wetende dat type 4-gebieden zeer ver verspreid zijn? Op welke wijze gaat u daarmee om?

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, eens te meer is de aanleiding voor vragen over de motorcross helaas slecht nieuws, namelijk alweer de vernietiging van een vergunning door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, op 11 januari van dit jaar, van een omgevingsvergunning die u op 15 december 2022 uitvaardigde voor de verdere exploitatie door vzw Moto Club Lille, voor wat helaas nog een van de laatst overblijvende motorcrossterreinen in Vlaanderen was.

Het goede nieuws, daaraan gekoppeld, is dat deze vernietiging ook bij u op kritiek heeft kunnen rekenen. U viseert met name de toch wel conflictueus ingestelde houding en handelswijze van het zwaar gesubsidieerde Natuurpunt Vlaanderen, dat toch echt zijn grenzen heeft bereikt. In een reactie in de krant zei u: "Wie genot ervaart van zaken onmogelijk te maken, heeft geen greintje respect voor deze sport en traditie in Vlaanderen. De uitspraak van de rechter vind ik onbegrijpelijk. Nog meer betreur ik dat de rechter in de plaats treedt van de Vlaamse overheid door de vergunning te weigeren." Dat is dus kritiek op de rechter, maar in mijn ogen toch ook op Natuurpunt Vlaanderen, dat te pas en te onpas tegen allerlei vergunningen ten strijde trekt.

Het mag nu toch wel voor iedereen duidelijk zijn dat motorcrossterreinen in Vlaanderen een met uitsterven bedreigde soort aan het worden zijn. Waar deze mooie volkssport in de jaren negentig in Vlaanderen nog op meer dan honderd circuits kon worden beoefend, resten er nu, ingevolge dit recente vernietigings-arrest, nog slechts twee motorcrosscircuits, namelijk in onze eigen provincie, minister: in Lommel en in onze stad Genk. Maar ook daar kijkt AMC Genk in 2025 aan tegen een aflopende omgevingsvergunning, zodat ook daar het voortbestaan van dat motorcrosscircuit, rekening houdend met de strekking van dit arrest, bij ongewijzigde omstandigheden alweer hoogst onzeker is.

Terzijde wil ik toch ook even meegeven dat er wel degelijk buitenlandse studies en ervaringen zijn die aantonen dat motorcrosscircuits en natuurbehoud niet alleen perfect verzoenbaar zijn, maar zelfs een synergetische werking kunnen hebben. Er is een Zweedse professor die daar onderzoek naar deed en die aantoonde dat biodiversiteit wel degelijk zelfs gediend kan zijn met motorcross-circuits.

Aansluitend bij de collega's heb ik een aantal vragen dienaangaande. De Raad voor Vergunningsbetwistingen uitte in zijn arrest van 11 januari 2024, met verwijzing naar de gelijkaardige opmerkingen in het arrest van de Raad van State van 8 februari 2021, kritiek op de kaduke toepassing van de VLAREM II-geluidsnormen bij de beoordeling van de omgevingsvergunningsaanvraag van de club in Lille. Ingevolge dat vernietigingsarrest keert het dossier nu dus terug naar

de Vlaamse minister van Omgeving voor een nieuwe beslissing. Op welke wijze meent u dat uw vernietigde beslissing alsnog geremedieerd kan worden? Zult u in die optiek de VLAREM-wetgeving bijsturen om uiteindelijk een meer rechtszekere situatie te creëren?

In de krant zei u eerder dit jaar expliciet dat u de Vlaamse motorsport niet in de steek zou laten. De vruchteloze zoektocht naar motorcrossterreinen, die de vorige Vlaamse regeringen gedurende vijftien jaar voerden, werd door middel van een conceptnota op 22 december 2017 bijgesteld. Voortaan zou Sport Vlaanderen in samenspraak met de cel Omgeving wachten op circuitvoorstellen vanuit de Vlaamse provincie- en gemeentebesturen. Tot op heden leidde deze nieuwe benadering echter niet tot de creatie van nieuwe motorcrosscircuits in Vlaanderen. Welke initiatieven zult u nemen om, indien mogelijk in elke Vlaamse provincie, het kader te creëren voor de aanleg en exploitatie van nieuwe motorcrosscircuits? Wat in Limburg mogelijk is, zou toch in elke andere Vlaamse provincie mogelijk moeten zijn.

Bent u, in de marge, bereid om opdracht te geven voor een studie omtrent de impact van de nog bestaande motorcrosscircuits in Vlaanderen op de biodiversiteit op en rond deze circuits, alsook hoe motorcircuits optimaal kunnen worden aangelegd en geëxploiteerd in combinatie met een optimaal natuurbeheer?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: De voorbije jaren hebben we een maximale verzoenbaarheid trachten te vinden tussen de motorsporten en de omgeving. We leverden daarbij vergunningen af voor Lommel, het MotorPark in Olmen, Arendonk, Lille en Duivelsberg. Het blijft natuurlijk wel zoeken naar manieren om deze motorsporten op een aantal plaatsen in Vlaanderen ruimte te geven. Het lijkt mij meer dan logisch dat we die ruimte geven, want als we dat niet doen, gaat men ergens anders wildcrossen. Dat is niet wat we willen. Het is dus belangrijk dat we die plaats zoeken en vinden en vergunnen, en dat die sport kan blijven plaatsvinden. Dat is een mooie traditie, die we moeten kunnen laten plaatsvinden.

Specifiek wat betreft het motorcrosscircuit van Lille, heb ik de uitbater samen met Sport Vlaanderen, de provincie en onze administratie gevraagd om rond de tafel samen te komen en de mogelijkheden tot voorbereiding van een nieuwe vergunning te bespreken. Dit gesprek moet in de loop van de maand februari plaatsvinden.

Voor de juridische aspecten in verband met de geluidsproblematiek verwijs ik naar het besluit houdende de vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (MER) waar momenteel aan wordt gewerkt en dat binnenkort van toepassing zal zijn, zodra het is goedgekeurd door de Vlaamse Regering en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Voor het overige zijn het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), het Omgevingsvergunningendecreet en het project-MER-besluit onverminderd van toepassing. Als er een project-MER-plicht is, zal een project-MER moeten worden opgemaakt door de exploitanten. Dit is natuurlijk nodig om hun dossiers veel steviger te maken.

Met het arrest van 11 januari 2024 heeft, zoals collega Janssens heel terecht heeft opgemerkt, de Raad voor Vergunningsbetwistingen zich in de plaats gesteld van de vergunningverlenende overheid en de omgevingsvergunning geweigerd. Dit betekent dat dit dossier in eerste aanleg moet worden ingediend bij de provincie.

In zijn zogenaamde HondaParkarrest van 8 februari 2021 heeft de Raad van State geoordeeld dat de VLAREM-bepaling met betrekking tot motorcrossterreinen het standstillbeginsel zou schenden. We zien dat in veel arresten van de

Raad van State de regelgeving altijd sneuvelt rond dat standstillbeginsel. Dat moet zeker eens worden bekeken op een ander niveau. Los daarvan hebben we sinds dat arrest gewerkt aan een oplossing voor de rechtsonzekerheid voor de motorcrosssector. Die oplossing bestaat in het aanpassen van de VLAREM-bepaling. Dat hebben we sindsdien gedaan door artikel 5.32.10.1 van de VLAREM-wetgeving door te voeren, waarbij de uitzonderingsregel in artikel 3 wordt opgeheven en de algemene geluidsnormen in principe van toepassing worden tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning.

Die nieuwe regeling voorziet dus dat in het kader van de individuele beoordeling van een vergunning kan worden afgeweken van deze normen. Deze eventuele afwijking zal enkel kunnen plaatsvinden, indien dat nodig is, op basis van een milieueffectenrapport.

Bijkomend voorziet het ontwerp van besluit ook in een wijziging van het project-MER-besluit van 2004 – dat is lang geleden, bijna twintig jaar –, namelijk een MER-plicht voor alle permanente omlopen van motorvoertuigen en motorvaartuigen. Op die manier wordt tegemoet gekomen aan de bezorgdheden die soms toch ook wel bij buurtbewoners aanwezig zijn.

Dit besluit zal aanstaande vrijdag eindelijk op de ministerraad geagendeerd worden voor een definitieve goedkeuring.

Dan behandel ik de vragen rond de gesprekken over de toekomst van de motorcrossterreinen die de vorige Vlaamse regeringen gedurende vijftien jaar voerden, en ook de verwijzing naar de conceptnota van 2017. De Vlaamse Regering stelde in 2017 vast dat er, na tal van initiatieven, weinig draagvlak was om nieuwe terreinen te realiseren in Vlaanderen. De Vlaamse Regering stuurde daarom haar werkwijze inzake de zoektocht naar nieuwe terreinen voor motorcross bij. Hoewel het de provincies vrij staat om dergelijke initiatieven te nemen voor het in kaart brengen van geschikte locaties, blijkt het tot op heden enkel de provincie Antwerpen te zijn die dit in kaart heeft gebracht in het kader van geluid producerende sporten.

Zoals ook gesteld in deze conceptnota zijn we er nog steeds van overtuigd dat elektrocross op termijn de meest geschikte oplossing is. Dat is ook al aan bod gekomen. De sector heeft gezegd hier reeds aan te werken voor de jongere crossers, maar dat is natuurlijk nog niet voor morgen. Dat gaat niet van een naar twee. Beleidsmatig kunnen we alleen maar onderstrepen dat de elektrificatie van deze sector het draagvlak bij de omwonenden, de mensen die daar rond wonen, zou kunnen verhogen.

Mevrouw Rombouts, in de arresten wordt er op geen enkele manier verwezen naar het Parkdecreet. U maakt een verband dat er niet is. Ik zou dat niet doen. U moet het arrest er maar eens bij nemen. Ik lees daarin geen enkele verwijzing naar het Parkdecreet. Het spel moet, vind ik, juist gespeeld worden. Houders van zakelijke rechten en gebruikers ondervinden in het gebruik van eigendommen of hun reguliere werking geen beperkingen ten gevolge van de erkenning van Vlaamse Parken. Dat is zo expliciet geregeld in het Parkendecreet. Zo heeft onder andere ook de burgemeester van Lommel nog niet zo lang geleden een vergunning verleend voor een fabriek pal aan bosland, bijvoorbeeld. U legt hier een verband dat er niet is. Het is, denk ik, onze taak om daarop te wijzen.

Wat de afgeleverde omgevingsvergunning voor rallycrosscircuit Duivelsberg betreft: dat is – voor alle duidelijkheid – niet in het park. Dat is ook wel een belangrijke nuance, vind ik toch. Dat is een recreatiezone, u moet maar eens kijken op de kaart. Dat is toch wel een belangrijk gegeven, waar – ondanks de erkenning tot Nationaal Park – dus geen bijkomende beperkingen als gevolg van de erkenning worden opgelegd. Ook de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie (GOVC)

en het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) adviseerden trouwens in dit dossier gunstig, wat Duivelsberg betreft.

Ik heb me voorgenomen om met Natuurpunt samen te zitten om toch eens te kijken wat daar nu echt het probleem is. Want het moet ook dingen mogelijk maken, denk ik soms. Je kunt een en ander ook verzoenen. Ik heb dus een initiatief genomen om met Natuurpunt samen te zitten.

Wat betreft uw vijfde vraag, of de uitspraak gevolgen heeft voor het ondernemerschap in heel Vlaanderen, kan ik antwoorden dat deze uitspraak geen gevolgen heeft voor het ondernemerschap in het algemeen. Het gaat hier niet over ondernemers in het algemeen, maar specifiek over motorcrossterreinen. Bovendien gaat het om één specifiek terrein, waarbij het aspect geluid en de recent gewijzigde VLAREM-wetgeving – die nu vrijdag een laatste keer met de Vlaamse Regering wordt besproken – een rol spelen en doorwegen.

We bekijken momenteel samen met Sport Vlaanderen onze volgende stappen en welke maatregelen er nog genomen moeten worden. Als we nog bijkomende studies zouden doen, is het wel van belang dat de resultaten ervan relevant zijn voor de motorcross. Dat is wel cruciaal.

Ik wil ten slotte benadrukken dat we de verschillende problematieken bij motorcrossterreinen steeds geval per geval moeten bekijken. De impact dient ook zo te worden beoordeeld. Maar wat mij betreft is er wel degelijk nog een toekomst voor de motorcross in Vlaanderen. Ook in de motorcross hebben we een mooie geschiedenis met ronkende namen als Joël Smets en Stefan Everts. Ik zal alles binnen mijn mogelijkheden doen om die toekomst in Vlaanderen mogelijk te maken.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Ik wil inderdaad focussen op het motorcross-gebeuren. Dat is uiteindelijk de kern van de vraag. Als ik goed luister naar uw antwoorden, dan is de redenering dat het arrest zich vooral baseert op de problematiek van geluid. U zegt dat jullie bezig zijn met een nieuwe VLAREM II, dat komende vrijdag definitief goedgekeurd wordt. Als ik u goed begrijp, wordt daarin bepaald dat er kan afgeweken worden van een andere geluidsnorm, case by case, zolang het goed onderbouwd is. Uiteraard moet er dan aan een aantal voorwaarden worden voldaan en moeten die gemeld worden in, laat ons zeggen, het milieueffectrapport. Tegelijkertijd vraagt u ook dat er algemene project-MER-plicht wordt voorzien, waardoor men in een robuustere situatie terechtkomt, waarbij de motorcrossuitbater zekerder is van zijn situatie. Wanneer die MER is goedgekeurd, met eventuele hogere geluidsnormen, case by case, goed onderbouwd, enzovoort, dan is er minder kans dat er nog eens een dergelijk arrest zou komen. Hierover heb ik nog twee vragen.

Geeft u daarmee aan dat, indien VLAREM II vrijdag beslist wordt, de kans voor de goedkeuring van een nieuwe vergunningsaanvraag groter zal zijn dan nu, met andere woorden, dat men op basis van voortschrijdend inzicht en een aanpassing van VLAREM, de motorcrossterrein een grotere en robuustere zekerheid kan geven – mits aan alle voorwaarden is voldaan?

Ten tweede, een motorcrossterreinitbater zit natuurlijk niet te wachten op de opmaak van een MER. Dat zijn meestal vrij lijvige rapporten die vrij veel geld kosten. Mijn vraag is in welke mate u hen daarbij kunt helpen. We gaan wel, case by case, kijken of de geluidsnormen eventueel aangepast en onderbouwd kunnen worden. Maar er komt tegelijkertijd die MER-verplichting. Die MER-verplichting is natuurlijk wel een grote studie, als ik het zo mag uitdrukken. Zult u hen daarbij eventueel ondersteunen? Hoe gaat u dat aanpakken?

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (cd&v): Minister, ik wil eerst en vooral wat punten aanstippen van collega Gryffroy rond geluid. Ik stel mij daar dezelfde vragen. Uiteraard is een vereniging niet wachtende op een MER en moet het liefst zo eenvoudig mogelijk gebeuren. Ik denk ook, zoals u hebt aangestipt, dat elektrocross in de toekomst een mogelijkheid kan zijn. Ik denk dat we allemaal, en iedereen in de sector, erbij gebaat is, en ook de wil heeft, om het geluid maximaal te beperken.

Waar ik het niet mee eens ben, is dat voornamelijk het geluid het probleem was. Er staat ook wel degelijk in het arrest dat er een afstandsregel, ten aanzien van natuur type 4, niet gerespecteerd is. Ik heb u daarnet in mijn vraagstelling dat citaat gegeven. We kunnen dat nu blijven ontkennen, maar dat staat letterlijk zo in het arrest.

Minister, ik heb geen antwoorden gekregen op mijn fundamentele vragen en bezorgdheden rond natuur type 4. Het klopt uiteraard dat in het arrest van Lille niet verwezen wordt naar de parken. Daar is geen park in de buurt, maar daar is wel natuur type 4 aanwezig. Ik heb bij de opmerkingen, bij de bespreking, en zelfs bij de stemmingen van het Parkendecreet, expliciet verwezen naar de voorwaarden van type 4 die opgenomen zijn om die titel van een park te krijgen zoals bedoeld in het Parkendecreet. Dus nu stellen dat ik geen verbanden moet leggen omdat ik dingen zie die er niet zijn, dat is, minister, de waarheid ontkennen en blijven ontkennen, zelfs op het moment dat er arresten zijn. Het is het type 4 dat hier nu vandaag mede de oorzaak is dat de vergunning effectief vernietigd is. Ik zie u neen knikken, maar ik kan niet meer dan het citaat van het arrest meegeven.

Op het moment dat er een Nationaal Park komt – het gaat inderdaad niet om het titeltje, maar wel om de voorwaarden van een Nationaal Park – hebben we aangegeven dat er meer hectare type 4 bijkomen in die gebieden. Met andere woorden, er komen andere afstandsregels en een andere reglementering voor iedereen die in het park en/of in de nabijheid onderneemt, woont of dergelijke.

Ik heb aangegeven dat ik het uitbaten van een motorcrossterrein zie als iets ondernemen. Dat zijn vrijwilligers, dat zijn verenigingen. Zij ondernemen iets en hebben een vergunning nodig. Zij vallen daar ook onder. En ja, zij zijn daar met andere woorden meer aan blootgesteld dan aan die andere voorwaarden.

U hebt gesteld in het Parkendecreet en bij de bespreking dat er geen impact zou zijn. Als we vandaag zien dat zelfs de vergunning die u hebt verleend, wordt vernietigd op het feit dat er type 4 in de buurt aanwezig is, dan stel ik mij de vraag hoe en wat u gaat ondernemen om te vermijden dat het in de toekomst nog zo zal zijn en om te vermijden dat het effectief – in de buurt van eventuele parken, maar het gaat zelfs niet enkel over de parken – in beheerplannen staat waar type 4 wordt geïnstalleerd.

Mijn laatste vraag was welke gevolgen die uitspraak heeft voor heel Vlaanderen, als we weten dat er serieus meer type 4-gebieden en beheerplannen worden goedgekeurd, en dat dit dus met andere woorden een impact heeft op andere ondernemers. Ik heb daar geen antwoord op gekregen. Ik hoop dat we niet rond de hete brij blijven draaien maar dat we de zaak effectief vastpakken en proberen op te lossen en waarmaken wat we zeggen.

Minister, bij dezen wil ik dus die vraag herhalen: hoe zult u vermijden dat type 4 negatieve effecten heeft op zij die wonen, werken of leven of iets ondernemen in die omgeving, met name specifiek voor het motorcrossterrein? Ik heb er geen antwoord op gekregen.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, dit arrest was in elk geval een opoffer voor de motorcrosssector die de voorbije jaren toch al wel stevige klappen heeft gekregen. Met dit arrest dreigt alweer een stuk motorcross in Vlaanderen te verdwijnen. Nog even en dan zijn er helemaal geen crossterreinen meer en dan is het gedaan met een van de mooiste volkssporten die we in Vlaanderen kennen.

In dit geval, in Lille, is het niet zozeer geluidoverlast dat aan de basis ligt van de strijd die men begonnen is tegen de omgevingsvergunning die u afleverde. Het is eigenlijk een tandem van Natuurpunt en twee particulieren, waarvan één van de particulieren dan ook nog eens actief is bij Groen, dat ten strijde trekken tegen wat dan toch een van de mooiste hobby's is, een recreatieve en zelfs professionele sport die – u hebt de namen genoemd – al een aantal mooie kampioenen heeft opgeleverd in Vlaanderen. Blijkbaar is er een tandem van Natuurpunt en Groenmandatarissen of -militanten die ten strijde trekken tegen alles wat mooie hobby's oplevert.

U zegt dat u eens met Natuurpunt gaat samenzitten om te bekijken wat precies het probleem is. Ik denk dat u tegen Natuurpunt moet zeggen dat zij misschien wel eens zelf het probleem zouden kunnen zijn, of de attitude die zij aannemen om ten strijde te trekken tegen allerlei vergunningen, om ten strijde te trekken dan nog met de vele centen die ze van de belastingbetaler krijgen, ook van belastingbetalers die tegelijkertijd motorcrosser zijn. Die attitude van Natuurpunt, om alles wat mooi is en wat hobby is in Vlaanderen te proberen kapot te maken, moet echt wel wijzigen.

Ik verwijs nog even naar de vorige vraag om uitleg. U hebt in uw antwoord gealludeerd op MotorPark Balen-Olmen. U zei in een debat over die kwestie : "Ik heb mijn administratie de opdracht gegeven het arrest en zijn gevolgen voor alle mogelijke vergunningssituaties, huidige en toekomstige, grondig te onderzoeken en waar nodig en mogelijk oplossingen uit te werken."

Dat is twee jaar geleden. Ik zou willen vragen welke stappen u precies hebt gezet om een rechtszeker kader uit te werken. Als er op dit moment één zekerheid is, dan is het dat telkens iemand een motorcrossclub voor de rechter sleurt, we op voorhand al weten wie de verliezer is, met name de motorcross.

U verwijst naar een VLAREM-aanpassing. Is dat de wijziging die u in de voorbije twee jaar hebt uitgewerkt om uiteindelijk een rechtszekere oplossing voor de motorcrosssector uit te werken?

U hebt ook verwezen naar het standstillbeginsel waar op het andere niveau initiatieven zouden moeten worden genomen om daaraan te remediëren. Neemt u contact op met het federale niveau of legt u dit op de tafel van het Overlegcomité om te kijken wat er mogelijk is om uiteindelijk ook voor de motorcrosssector een rechtszekere oplossing uit te werken?

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

Leo Pieters (Vlaams Belang): Minister, ik wil ook even aansluiten bij de vraag over het project van Duivelsberg. Het klopt dat Duivelsberg niet in het natuurgebied van het Nationaal Park Hoge Kempen ligt, maar volgens de mensen die ertegen zijn, is het natuurlijk wel aanpalend. En dan komt inderdaad dat type 4 om de hoek kijken, want in de nabijheid van type 4 wordt het dikwijls ook niet geoorloofd. Of men beargumenteert het met verschillende zaken, waardoor het niet meer mogelijk is om zo'n circuit uit te baten.

Ik wil er ook op wijzen dat u de vergunningen uitvaardigt voor zeven jaar. Waarom is dat juist voor zeven jaar? Is het omdat dat een legislatuuroverschrijdend aantal jaren is? Zoals de collega heeft aangegeven, is het elke keer in de aanloop naar verkiezingen dat dat op tafel komt. Op die manier hevelt u het ook over de volgende verkiezingen.

De mensen in het bestuur van Duivelsberg zijn vrijwilligers, en ze zijn het beu. Ze zijn moegetergd. Nu hebben ze gezegd dat ze er niet meer aan beginnen. Een vergunning voor zeven jaar, daarmee kunnen ze de wijzigingen die zouden moeten gebeuren, niet in orde krijgen.

Wat gaat u eraan doen om Duivelsberg eventueel nog te kunnen behouden? U geeft aan dat u overleg gaat hebben met Natuurpunt. Misschien hoeft u zelfs geen overleg met Natuurpunt te hebben, want het bestuur wil er niet meer mee verder gaan, gewoon omdat ze moegetergd zijn. Wat gaat u eraan doen om eventueel toch nog de mogelijkheid aan Duivelsberg te geven?

Gweny De Vroe (Open Vld): Ik wil graag ook nog even aansluiten namens onze fractie. Motorsport is inderdaad een heel fijne, mooie sport met een mooie Vlaamse cultuur, die we zeker moeten omarmen. Daarom vind ik het toch belangrijk om ook nog even persoonlijk aan te sluiten namens onze fractie, om enerzijds de minister, maar anderzijds ook de lokale betrokkenen te steunen in het zoeken naar die consensus, om toch pro motorsport te handelen. Ik pleit er ook voor om verder te gaan met een constructieve dialoog, in de hoop om toch tot een oplossing te komen en dit niet te laten escaleren. Ik denk dat die motorsport veel te mooi is wat dat betreft.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Wij zijn ervan overtuigd, collega Gryffroy, dat er met de goedkeuring van VLAREM inderdaad een grotere rechtszekerheid kan worden gegeven aan de motorcrossterreinen. Steun voor de organisaties kan uiteraard niet vanuit het beleidsdomein Omgeving, maar ik weet dat Sport Vlaanderen hier ook wel zijn rol in speelt.

Mevrouw Rombouts, de goedkeuring van natuurbeheerplannen type 4, waar u naar verwijst, vindt natuurlijk plaats in het kader van het regeerakkoord. Het betrokken natuurreservaat is trouwens door een cd&v-minister erkend. Ik wil toch even de puntjes op de i zetten, want ik ben het kotsbeu dat ik altijd kop van Jut ben. Vanaf nu spreek ik gewoon door. *(Opmerkingen van Tinne Rombouts)*

Het is zo. Check het maar. *(Opmerkingen van Tinne Rombouts)*

Ik zal dat nog eens herhalen. U vindt dat misschien niet fijn om te horen, maar ik zal het nog eens herhalen. Het betrokken natuurreservaat waar u naar verwijst en waar u zo op zit te kappen, is erkend door een cd&v-minister.

Gelet op de eeuwigdurende erfdiensbaarheid die daaraan verbonden is, kan ik niet anders dan akte nemen van de uitspraak van de rechter. Ik zal er, zoals ook aangekondigd, alles aan doen om hier een oplossing te vinden die zowel goed is voor de natuur als voor de sport.

Mijnheer Janssens, ik ben het ermee eens – het zal u misschien verbazen – dat Natuurpunt zijn strijdpunten beter zou moeten kiezen. Ik kan u wel zeggen dat Natuurpunt nul euro subsidie krijgt voor het aanspannen van rechtszaken. De centen die het krijgt, zijn bedoeld voor natuurbeheer of om natuur aan te maken. De organisatie kreeg ook, zoals u weet, een financiële audit opgelegd om te kijken of de subsidies correct werden aangewend. De conclusie daarvan was dat die subsidies wel correct worden aangewend en dat daar geen enkel probleem

blijkt te zijn. Omdat er zoveel tamtam over was in deze commissie, vond ik dat maar goed. We hebben niets te verbergen. Het is beter om te onderzoeken en aan een audit te onderwerpen, dan niets te doen en blindelings te varen. Dat hebben we dus laten gebeuren.

Waarom is de vergunning voor Duivelsberg afgeleverd voor zeven jaar? Omdat dit deel uitmaakte van het milieueffectrapport en de passende beoordeling en omdat er in het verleden beslissingen zijn genomen dat daar tot 2030 motorcross kon. Dat is de reden waarom die vergunning voor zeven jaar is verleend.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Ik wil hier pleiten voor een constructieve aanpak. Er wordt soms met scherp geschoten. Zeer veel is afhankelijk van de mens op zich, van de aanvaardbaarheid van iets. Ik geef een klein voorbeeldje, als ik mag. Ik ben hockeyspeler. Een terrein waar we vaak gingen trainen ligt vlakbij een bebouwde kom. Als je op doel schiet ... Het onderste stuk is een houten plank. Dan is het altijd: "Klak, klak, klak!" Die mensen zijn naar de rechtbank gestapt en hebben er de politie bijgehaald. Toen realiseerde ik mij dat ons terrein naast het voetbalstadion ligt. Als er voetbal is, zijn de straten afgezet en komen ze met waterkanonnen, enzovoort. Ik zei tegen die buurman: "Dat voetbalstadion is toch veel erger dan wanneer wij een beetje hockey komen spelen?" Hij zei dat dat maar één keer om de twee weken is. Men kan altijd tegen iets zijn.

Het is erg, maar ik vind het goed dat we VLAREM II aanpassen. Daarmee zullen we een grotere rechtszekerheid geven. Maar ik vind het erg dat we door een eenzijdig verzoek – want dat is het: Natuurpunt plus twee buurtbewoners – uiteindelijk VLAREM II moeten aanpassen. Zo moeten we altijd maar blijven aanpassen vanwege een kleine zaak.

De motorsport is een mooie sport. We hebben inderdaad verschillende kampioenen gehad. Je kunt daar heel veel dingen mee doen. Er komen daar heel veel mensen naartoe. Er zijn heel veel mensen bij betrokken. Het is ook een technische sport, enzovoort. Alstublieft, laat die sport toch een klein beetje leven. We hebben nu VLAREM aangepast, waardoor we de geluidsnormen kunnen aanpassen mits een stevige onderbouwing en mits die MER-plicht. De boodschap is dat ze, als ze ondersteuning willen, logischerwijze, naar Sport Vlaanderen moeten gaan en niet naar de eigen diensten. Maar laat ons in eerste instantie een klein beetje minder altijd tegen iets zijn.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (cd&v): Collega's, voor alle duidelijkheid, ik heb in mijn vroegere vraagstellingen altijd gezegd dat de motorcross zijn plaats moet hebben. Het is belangrijk om mensen hun sport te laten beoefenen op een correcte manier en om daar voldoende ruimte voor te voorzien.

Mijn vraagstelling overstijgt natuurlijk enkel de uitspraak over het motorcross-terrein in Lille. Minister, u verwijst naar het feit dat het natuurreservaat in Lille door een cd&v-minister is erkend. Ik heb er geen probleem mee dat u dat stelt, integendeel. Er zijn inderdaad in het verleden ook heel wat natuurreservaten erkend door andere ministers dan u. Maar u blijft wel uw hoofd in het zand steken! Dat is het waarop ik reageer. Ik heb meermaals aangestipt dat, met de evolutie die wij vandaag in uitspraken kennen en met de manier waarop er wordt omgegaan met bepaalde regelgevingen, het risico reëel is dat er beperkingen worden opgelegd door de aanwezigheid van dat type 4. U hebt dat altijd ontkend. Wie is blijven zeggen dat er geen impact zal zijn? Dat is de boodschap die u continu hebt gebracht. En nu is er een uitspraak die zegt dat inderdaad type 4

aanwezig is en dat de afstandsregels in dezen niet gerespecteerd zijn, en dat dat moet worden beschouwd als een natuurreserveaat.

Ik hoopte dat u een antwoord zou geven op mijn vraag hoe u dat ging oplossen. U zegt dat u niet anders kunt dan akte te nemen van de uitspraak van de rechter. That's it! Daarmee moeten we het doen.

Collega's, ik ben daar niet mee akkoord! Ik blijf niet mijn hoofd in het zand steken omtrent de impact van type 4 van natuur in de omgeving van wie er werkt, woont of onderneemt. Dat was net mijn bezorgdheid, de reden waarom ik zo heb gefulmineerd, onder andere bij het Parkendecreet: omdat de Vlaamse overheid daar zelf zegt dat u meer type 4 moet aanduiden als u daar effectief nog wilt genieten van de omgeving.

Minister, u geeft aan dat u in gesprek wilt gaan met de middenveldorganisaties. Daar kan ik alleen maar achter staan: voluit! Maar, minister, voor het ene of het andere dossier besprekingen doen met Natuurpunt, om dan daarover specifiek een akkoord te vinden – u geeft zelf aan dat Natuurpunt betere strijdpunten moet kiezen ... Mijn excuus, maar ik weet niet op welke manier u dat gaat oplossen met Natuurpunt. Volgens mij werkt de vergunningverlening niet zo. Ik reken erop dat iedereen, elke burger en elke vereniging en elke ondernemer, moet kunnen rekenen op een rechtszekere vergunningverlener. Dan denk ik dat er ander werk op de plank ligt. U moet dus niet het hoofd in het zand blijven steken voor de impact die type 4 heeft in de vergunningverlening aan iedereen die daar in de omgeving werkt, woont of leeft en die iets wil ondernemen, die met andere woorden een vergunning wil verkrijgen.

En dus, ja, mijn bezorgdheid is groter en wordt, wat ik betreurenswaardig vind, sneller bevestigd dan ik had gewild. Ik had gehoopt dat ik ongelijk had. Maar ik heb u heel duidelijk begrepen: u kunt enkel akte nemen van de uitspraak van de rechter.

Bij dezen doe ik toch nog een oproep om het anders te bekijken en om aanpassingen te doen. U hebt al verwezen naar het standstillprincipe. Wij moeten dat niet op een ander niveau anders bekijken. Dat kunnen we zelf onderbouwen. Wij kunnen daar zelf mee aan de slag gaan. Het voorzorgsprincipe in dezen is een zaak die ook voor de nodige bezorgdheden en problemen zorgt. Minister, pak het vast, los het op en maak waar wat u hebt beloofd!

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): De pingpongdiscussie tussen N-VA- en cd&v-mandatarissen is interessant voor de popcornliefhebber, maar daar is in dit geval de motorcrossliefhebber of motorcrossbeoefenaar niet mee gebaat. Beide partijen maken al vele jaren, al vele legislaturen, samen deel uit van de Vlaamse Regering. In heel die bestuursperiode zien we dat het aantal overblijvende motorcrossterreinen pijlsnel daalt. We hebben er op dit moment nog slechts twee, terwijl de Vlaamse Regering een twintigtal jaar geleden nog besliste dat er, door middel van de opmaak van allerlei uitvoeringsplannen, provinciaal gespreid minimaal twaalf omlopen voor motorcross moesten worden voorzien in Vlaanderen. Vandaag stellen we vast dat we heel ver van dat vooropgestelde doel verwijderd zijn, en dat er ook geen verbetering in aantocht is. Het moet toch, mijns inziens, de ambitie zijn van de Vlaamse overheid om de motorcross in Vlaanderen effectief te faciliteren en te ondersteunen.

Ik weet wel dat we in een dichtbevolkt Vlaanderen wonen, maar volgens mij is ons leefkader toch te belangrijk om over te laten aan groene extremisten binnen en buiten Natuurpunt, die het mensen die hun hobby willen beoefenen onmogelijk willen maken of het leven zuur willen maken. Er is al een lange weg

afgelegd in Vlaanderen om veel tegemoetkomingen te doen aan natuurbeheer. En dat is een goede zaak. Maar het moet toch mogelijk zijn voor mensen om hun hobby te blijven uitoefenen. Als je ziet dat er in Nederland, ons buurland, op dit moment tientallen crossterreinen zijn, en in Vlaanderen nog slechts twee, dan stel ik mij grote vragen bij de regelgeving in dit land. En dus, mijn oproep is: maak, in 's hemelsnaam, de wetgeving eindelijk terug motorcrossvriendelijk, zodat er hier voor die sport nog een mooie en duurzame toekomst kan zijn in Vlaanderen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Steve Vandenberghe aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de resultaten van de Waalse studie over statiegeld door studiebureau RDC – 916 (2023-2024)

VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het invoeren van statiegeld in Vlaanderen – 1016 (2023-2024)

Voorzitter: mevrouw Inez De Coninck

De voorzitter: De heer Vandenberghe heeft het woord.

Steve Vandenberghe (Vooruit): Dank u wel. Ik zou zeggen 'ladies first', maar aangezien u mij het woord geeft, is dat ook geen probleem.

Het statiegeld wordt stilaan een heel lang verhaal. Normaal gingen we de resultaten ten laatste tegen eind 2023 kennen. Intussen naderen we bijna februari 2024, en weten we nog niet waar we staan. Dat is eigenlijk wel een beetje ontgoochelend, maar goed. De minister heeft gezegd dat we ook met de Waalse en met de Europese studie zitten.

De Waalse studie over statiegeld is effectief gebeurd door het studiebureau RDC. We hebben het er in de commissie al over gehad, dat Wallonië een ander pad dan Vlaanderen heeft gekozen in de zoektocht naar het beste statiegeldsysteem. In plaats van proefprojecten uit te rollen, zoals wij hier in Vlaanderen hebben gedaan, gaf de Waalse minister van Milieu een onderzoeksopdracht aan dat studiebureau. Het studiebureau heeft een eindrapport klaar en stelt daarin vier scenario's voor. U hoort het goed: vier scenario's. Het gaat om drie oplossingen die volledig of gedeeltelijk digitaal zijn en een scenario waarbij alles fysiek gebeurt via terugname-automaten.

Als favoriet scenario kiest het studiebureau voor een oplossing die nog niet bestaat, maar als voordeel heeft dat voor de consument niets zou veranderen. Er wordt wel opgemerkt dat het twee tot drie jaar kan duren – nog eens twee tot drie jaar – voor dit scenario in de praktijk zou kunnen worden geïmplementeerd en rond zou zijn. Er moeten ook nog heel wat praktische moeilijkheden worden opgelost.

Een andere optie lijkt op het systeem dat in Vlaanderen is onderzocht via de proefprojecten, en waarbij de consument zelf zijn blikjes en petflessen scant en ze in zijn blauwe zak of in blauwe vuilnisbakken dumpst. Dat scenario heeft volgens de studie als groot nadeel dat niet iedereen in de samenleving digitaal mee is. Dat zijn zaken die wij natuurlijk ook wel weten en waar we eigenlijk geen studie van de Waalse collega's voor nodig hebben.

Een derde scenario gaat uit van een hybride systeem, waarbij er ook terugname-automaten worden geplaatst in supermarkten, naast het digitale scansysteem. Omdat er dan twee oplossingen moeten worden uitgerold, komt dat scenario met een fors prijskaartje, wat toch ook niet de bedoeling kan zijn. De vraag is wie die meerkosten gaat betalen. Gaat dat weer doorgeduwd worden naar de lokale besturen, of naar de individuele mensen?

Tot slot, maar niet in het minst, is er het klassieke statiegeld met de terugname-automaten. Dat systeem bestaat eigenlijk al in heel Europa en is gemakkelijk en onmiddellijk uit te rollen. Maar volgens het Waalse studiebureau is België in Europa een van de koplopers in inzameling van huishoudelijk afval door zijn investeringen in de blauwe zak. Die zouden grotendeels verloren gaan bij de keuze voor een terugname-automaat. Het systeem is volgens dat studiebureau bovendien een hinderlijke oplossing voor de consument. Begrijpe wie begrijpen kan. Het zijn vier opties. Collega's, om door het bos nog een klein beetje de bomen te zien – gans het statiegeldverhaal wordt eigenlijk een soap –, heb ik volgende vragen.

Hoe reageert u, minister, op de resultaten van de studie? Kan een of meerdere van de scenario's uw goedkeuring wegdragen?

Zult u, minister, sowieso kiezen voor een eenduidige oplossing in heel het land, zodat deze niet alleen duidelijk is voor alle inwoners maar ook voor lokale besturen en iedereen die ermee betrokken is?

Wanneer kunnen we eindelijk van u een definitieve beslissing verwachten? 2023 is al bijna een maand ver.

Bent u bereid tot een uitstel van enkele jaren om het meest wenselijke scenario volgens de studie te implementeren? Dat zou dan weer indruisen tegen wat u ons hebt beloofd, dat wil zeggen dat eind 2023 beslist moet worden om het zo rap mogelijk uit te rollen. Ik blijf zeggen dat elke dag een verloren dag is, in het nadeel van de natuur.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): Minister, parallel aan het traject dat wij hier in Vlaanderen hebben doorlopen met het oog op het invoeren van een digitaal statiegeldsysteem, heeft het studiebureau RDC op vraag van uw collega, Waals minister Tellier, een studie gemaakt over de verschillende mogelijke pistes waarin statiegeld in ons land kan worden ingevoerd. Hoewel het rapport pas begin februari finaal wordt afgeklopt, werden er toch al enkele zaken uitgelicht in de pers.

De studie heeft concreet vier scenario's onderzocht en beoordeeld naar zijn maatschappelijke en economische waarde, alsook de impact op het milieu. Het studiebureau erkent de merites van de blauwe zak en verkiest dan ook een scenario dat onze blauwe zak aanvult met een digitaal statiegeldsysteem. U weet, minister, dat ik het liefst van al zou hebben dat er geen statiegeldsysteem dient te komen in ons land. Maar als er dan toch een dient te komen, was ik altijd al voorstander van een digitaal systeem. U begrijpt dus dat ik met dit voorlopig – want het is nog geen definitief – resultaat dan ook wel positief ingesteld ben, en ook wel heel benieuwd om dat digitaal systeem tot in detail uit te dokteren en te doorgronden.

Nu, in dat scenario – en dat is anders dan de scenario's die wij hier lopen hadden in Vlaanderen – worden de blikjes en petflessen bij de aankoop op een digitale wijze aan de consument gelinkt. Wanneer die vervolgens via de blauwe zak in het sorteercentrum terechtkomen, zouden ze op de sorteerband opnieuw gescand

worden. Dat lijkt me een heel eenvoudig systeem. Daarbij worden ze terug gelinkt aan de consument die vergoed wordt voor het correct ingeleverde blikje en die zo het statiegeld verkrijgt.

Verder onderzocht de studie ook een scenario met een digitaal systeem, waarbij de consument een QR-code scant en het leeggoed in de blauwe zak deponeert, gelijkaardig aan het systeem dat wij in Vlaanderen hebben onderzocht. Ook een hybride systeem werd onderzocht. Dat scenario houdt in dat wie digitaal mee is, zelf scant en de blauwe zak gebruikt. Wie niet mee is – toch ook een bezorgdheid die we hier tijdens de hoorzittingen van sommigen gehoord hebben – kan terugvallen op eventuele terugnameautomaten. En in het laatste scenario werd een klassiek systeem getest. Het waren dus vier totaal verschillende scenario's.

Minister, in welke mate werd u zelf al op de hoogte gebracht van de voorlopige resultaten van de Waalse studie? Hoe evalueert u die resultaten? Op welke manier zult u in Vlaanderen aan de slag gaan met dat finale rapport? Begin februari wordt de studie gefinaliseerd. We zitten met een krappe timing wat betreft de invoering. Hoe ziet u de tijdslijn zelf, om nadien binnen de regering verdere stappen te zetten in dit dossier? En hoe gaat u het met uw Waalse en uw andere collega's verder aanpakken om snel resultaat te boeken?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Collega's, onze administratie was vanaf het begin betrokken bij de Waalse studie. Dat heb ik hier ook altijd heel duidelijk vooropgesteld. Het scenario van ontwaarding op de sorteerlijn, dat als beste uit de RDC-studie komt, is een scenario waarvan nog een aantal zaken van dichtbij moeten worden bekeken. Maar op zich is het wel goed nieuws.

Daarnaast lees ik in de Waalse statiegeldstudie ook heel wat zaken die ook in de evaluatie van de Vlaamse pilootprojecten als aandachtspunten naar voren werden geschoven, zoals de noodzaak om de ontdubbeling van de straatvuilnisbakken weloverwogen aan te pakken, net als de toegang tot het systeem voor elke burger en de mogelijke fraudegevoeligheid van bepaalde aspecten van het systeem.

Ik heb altijd gezegd dat het wenselijk is dat we naar één soort systeem gaan in België. Ook al zouden we in een confederatie leven, ik denk dat dat goed zou zijn. Anders zou het de markt ook te sterk verstoren.

Ik ga nog niet vooruitlopen op de beslissing die zal moeten worden genomen, gelet op de overgevoeligheid in dit dossier, langs alle kanten. De beslissing zal finaal genomen worden binnen de Vlaamse Regering. Aangezien ik volgende week een vergadering heb met mijn Waalse collega, ga ik nog niet vooruitlopen op de besluitvorming. Het is volgende week maandag of dinsdag dat ik een vergadering heb en naar Wallonië afzak om daar te kijken wat nu de stand van zaken is, en dan met het dossier naar de Vlaamse Regering trek.

De voorzitter: De heer Vandenberghe heeft het woord.

Steve Vandenberghe (Vooruit): Ik heb niet graag een glazen bol, maar ik herinner mij dat ik zoveel maanden geleden, met dat proefproject en dergelijke, gezegd heb dat dit een vertragsmanoeuvre was. Ik heb dat gevoel nu nog meer. Van wie is dat vertragsmanoeuvre? Er is maar één iemand blij met dat vertragsmanoeuvre, en dat is de lobby. Die vindt al die vertragungstactieken goed. Iedere dag dat het langer duurt, is in haar voordeel en is goed voor de verpakkinglobby. Zij pakt de winst en de belastingbetaler blijft betalen. Elke dag dat we het statiegeld niet invoeren, is een dag gewonnen voor de verpakkinglobby, of we dat nu graag horen of niet. Ik heb dat twee jaar geleden voorspeld.

Er is mij dan gezegd dat ik er niet mee moest inzitten. Ten allerlaatste in 2023 zou men een beslissing nemen. Die vertraging is er dus. Ik heb dat voorspeld. Het is gebeurd.

Het grootste slachtoffer is de natuur. Ik blijf erbij. Het uitblijven van statiegeld is nefast voor onze stranden. Elke zomer zie ik dat. Langs de autostrades zie ik dat ook. De boeren zijn ook slachtoffer. Er zitten microplastics in babymelk. Dieren stikken in blikken en raken verward. Noem al die zaken maar op. En het kost ons vooral ook een kapitaal, want de vervuiler betaalt niet, maar wel de belastingbetaler en de lokale besturen. De mensen worden dus gestraft. Zwerfvuil zorgt voor een enorme kostprijs. En de cijfers lopen elke dag meer op. En wat nog erger is: onze levenskwaliteit gaat naar beneden. Microplastics, levenskwaliteit, propere buurten, dieren die er het slachtoffer van zijn.

Minister, wat is de reden dat u er maar niet in slaagt om dit dossier op een goede manier tot een conclusie te brengen? Zowel in de commissie Leefmilieu als in de plenaire vergadering hebt u twee jaar beloofd dat het voor 2023 zou zijn. Toen wij met onze fractie zeiden dat we het niet geloofden, was u boos op ons. Maar wij krijgen uiteindelijk wel gelijk.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): Minister, vorige week was er de publicatie van de Gemeente-Stadsmonitor, die nog eens bevestigde dat zwerfvuil een van de grootste ergernissen van de Vlamingen is. In deze commissie delen we die mening al heel lang. We beseffen hier meer dan waar ook dat er voor de toekomst zeker nog een tandje moet worden bijgestoken.

Bij het al dan niet invoeren van een innovatief statiegeldsysteem – innovatief, waar wij zeker voorstander van zijn, als er dan toch een moet komen, wat ik liever niet zou hebben –, moeten we met z'n allen goed beseffen dat het invoeren van zo'n statiegeldsysteem nog altijd maar een deeltje is van een oplossing voor het verminderen van zwerfvuil. We moeten dat goed beseffen, en er is toch nog een en-en-en-verhaal nodig om deze problemen definitief onder controle te krijgen.

Minister, wat de conclusie van Wallonië betreft – en ik heb het daarnet in mijn vraagstelling ook al gezegd –, moet ik zeggen dat ik heel tevreden ben dat men concludeert dat statiegeld op basis van een fysieke retour het beste systeem is. Ik kijk echt wel uit naar de definitieve resultaten, wanneer u hebt samengezeten met de minister.

Zoals ik al altijd heb gezegd, zijn wij voorstander van een innovatief systeem, als er dan toch een moet komen, van het digitale systeem, van het gemakkelijkste systeem voor de consument, uiteraard in combinatie met het behoud van de blauwe zak.

Minister, u hebt daarnet heel duidelijk gesteld dat u asap gaat samenzitten met uw Waalse collega. 2025 komt echt wel heel dichtbij. Ik had daarnet al eens gepolst naar de timing, maar u bent er niet op ingegaan. De bezorgdheid is uiteraard om toch zeker snel te schakelen – we zijn intussen al eind januari 2024 – zodat de invoering in 2025, zoals ze was voorzien, toch nog kan worden gehaald. Ik ga er vanuit dat u asap zult schakelen om dit te verwezenlijken. Het is eigenlijk mijn laatste vraag: acht u die timing nog haalbaar?

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

Leo Pieters (Vlaams Belang): Ik wil eerst zeggen dat wij er in het begin wel voor open stonden om innovatieve zaken te kunnen en willen ontwikkelen om het zwerfvuil weg te werken. De discussie is losgebarsten rond het zwerfvuil.

Nogmaals, zoals een collega al zei: het gaat maar over 20 procent van het totale afval dat we omvatten.

Ook het wegwerken van die 20 procent zal niet volledig worden gehaald als we eender welk systeem invoeren. Wat ik hier al heb gehoord, is dat het veel gaat kosten, is dat het heel omstandige systemen zijn. We vragen ons dan toch wel af of het wel de moeite is om hiermee door te zetten. U geeft aan dat het zo snel mogelijk moet worden afgehandeld. Als we de term snelsnelsnel gebruiken, zal er geen goede oplossing komen.

Minister, ziet u dat ook als een snelle afhandeling om de discussie en dit project te stoppen?

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, we hebben het vorige week nog eens vernomen: de Vlaming ergert zich mateloos aan zwerfvuil. Het is een van de belangrijkste ergernissen. Zwerfvuil is effectief een groot probleem. Zwerfvuil heeft een impact op onze natuur, heeft een impact op onze dieren. Eigenlijk moeten we er megahard op inzetten om zwerfvuil te voorkomen.

Statiegeld is het meest efficiënte systeem om een grote hoeveelheid zwerfvuil te verminderen. Wat ons betreft, wordt statiegeld zo snel mogelijk ingevoerd. Liever gisteren dan overmorgen.

Er liggen verschillende scenario's op tafel. Er moet nog over worden overlegd. Eigenlijk is geen enkel scenario een succesformule. Maar wat wel goed werkt – dat hebben we al gezien in het buitenland –, kan eigenlijk onmiddellijk worden ingevoerd.

Minister, op mijn vorige vraag over statiegeld antwoordde u dat u ging overleggen met Wallonië. Dat zegt u nu opnieuw. U zei toen ook dat er een Europese verordening op stapel staat en dat u de trilogie zou afwachten. Ik heb intussen even de timing bekeken van die beslissing die in Europa zou vallen en die zou pas volgen in 2029.

Minister, de Vlaamse Regering heeft beslist om tegen 2025 een statiegeld-systeem in te voeren. Als ik daar 2029 naast zet, dan is dat een grote kloof. Mijn vraag is: zegt u nog altijd dat u die Europese verordening zult afwachten? Of houdt u zich aan de beslissing van de Vlaamse Regering om tegen 2025 statiegeld ingevoerd te hebben?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Mevrouw Schauvliege, u zegt dat het klassieke systeem wel degelijk werkt. Ik heb het in de commissie al honderd keer gezegd: in andere landen hebben ze niet zo'n performant systeem als de blauwe zakken. Die blauwe zakken werken bijzonder goed. Er is asociaal gedrag van een aantal mensen die hun vuiligheid op straat gooien. Sta mij toe om te zeggen dat het merendeel, bijna 90 procent van de bevolking, het doet zoals we het willen. Het gaat echt over een heel klein, 'ieniemi' klein stukje, die 10 procent dat asociaal gedrag vertoont en dat zijn zwerfvuil weggooit, waardoor we nu een systeem gaan invoeren. Dat is niet de doorsnee mens die thuis bijzonder goed recycleert.

U zegt dat ik het klassieke systeem moet invoeren omdat dat in het buitenland heeft bewezen goed te zijn. Maar in het buitenland hebben ze die blauwezakken-systemen niet. U kunt niet zomaar appels met peren vergelijken. Wij zitten hier met dat systeem van de blauwe zakken, dat bijzonder goed is. Het laatste wat ik wil, is dat we naar een systeem gaan waardoor we nog meer zwerfvuil zullen hebben. Sorry, daar pas ik voor. Dat ga ik niet doen. Daar wil ik heel duidelijk over zijn.

We hebben in het regeerakkoord inderdaad gezegd dat we tegen 2025 – begin of eind, dat is niet uitgesproken – een systeem van statiegeld zullen hebben. We hebben pilootprojecten. Het klassieke systeem kennen we. Ik ben in Nederland gaan bekijken hoe dat in elkaar zit. Het digitale systeem kennen we niet. Daarom hebben we pilootprojecten ingevoerd. De Waalse studie kwam er ook. In de commissie werd gevraagd om daar ook rekening mee te houden. Dat doe ik. U moet mij allemaal – ook mijnheer Vandenberghe – niet verwijten dat ik op die Waalse studie heb gewacht. Het was wel de vraag van deze commissie om alstublieft ook die Waalse studie te bekijken.

De afspraak voor volgende week maandag is vastgelegd. Onmiddellijk nadat de Waalse studie in de kranten stond, heeft de Waalse minister mij gecontacteerd. We hebben zo snel mogelijk een afspraak geprikt. Die afspraak is begin volgende week. Dan zullen we bekijken hoe of wat. We zitten daar met drie partijen van de Vlaamse Regering. Elke partij heeft haar eigen favoriete systeem, denk ik wel. Ik zal de voor- en nadelen van elk systeem naar voren brengen. Dan zal de keuze worden gemaakt. U moet niet denken dat we tot nu toe hebben stilgezeten of dat er niets is gebeurd. Er is wel degelijk heel wat werk gebeurd. Zodra die beslissing wordt genomen, is die beslissing klaar en duidelijk, en dan zullen de nodige voorbereidingen worden getroffen om tegen 2025 – Europa spreekt over 2029 en het regeerakkoord spreekt over 2025 – een vorm van statiegeld te kiezen. Begin of eind 2025, dat maakt niet veel uit, mevrouw Schauvliege, zolang het maar goed wordt ingevoerd.

Ik heb altijd gezegd dat ik in dezen persoonlijk geen voorkeur heb: niet het klassieke en niet het digitale. Er zijn mensen die duidelijk bepaalde voorkeuren naar voren schuiven. Ik heb dat totaal niet. Het is nu kwestie om naar Wallonië te kijken, naar die Waalse studie. We moeten alle puzzelstukken bijeenleggen en op die manier het dossier naar de regering brengen en bekijken wat daar de beslissing zal zijn. Het slechtste zou zijn dat ik nu een voorkeur zou uitspreken. Ik heb in dezen totaal geen voorkeur. Ik zal eerst met de Waalse minister in gesprek gaan en vervolgens het dossier naar de regering brengen.

De voorzitter: De heer Vandenberghe heeft het woord.

Steve Vandenberghe (Vooruit): Collega's, ik denk dat de Vlaamse Regering ook in dit dossier het verschil niet meer zal maken. Ik heb het gevoel dat dit gewoon wordt doorgeschoven naar de volgende Vlaamse Regering. Ik vind dat alweer een gemiste kans, ten koste van de natuur, de gezondheid en onze levenskwaliteit. Dat is, na deze vraag om uitleg, mijn besluit.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): Minister, wij hebben van in het begin gestreefd naar het behoud en het goede functioneren van de blauwe zak. Wij mogen daar heel trots op zijn. Die EU-koploperspositie moeten wij met de invoering van een statiegeldsysteem echt zien te behouden en te versterken. We moeten opnieuw stappen vooruit zetten inzake de toename van de recyclagegraad, maar ook inzake het terugdringen van het zwerfvuil. Ik stelde daarnet al dat de invoering van een statiegeldsysteem maar een deeltje van de oplossing is.

Minister, ik vind het belangrijk dat u bij het overleg dat u volgende week hebt met uw Waalse collega in het definitieve rapport zeker ook rekening houdt met de impact van hun studie over het zwerfvuil, en dat u wat dat betreft een tandem vormt om dat toekomstgericht samen te verbeteren. Verder kijk ik uiteraard uit naar een goede en hopelijk ook heel innovatieve beslissing, met behoud van onze duidelijke blauwe zak. Daar kijk ik enorm naar uit. U weet dat wij er liever geen hebben, maar als er dan toch een moet komen, liever dat systeem. Ik kijk dus uit

naar het resultaat van uw overleg en naar de toekomstgerichte beslissingen die de Vlaamse Regering wat dat betreft zal nemen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de impactanalyse van de Europese Natuurherstelwet – 972 (2023-2024)

Voorzitter: mevrouw Gwenny De Vroe

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Dank u wel. Dit is eigenlijk een opvolgingsvraag. Er is het voorbije jaar heel wat te doen geweest over het voorstel van de Europese Commissie (EC) voor een nieuwe Europese wet voor het herstel van onze natuur.

Deze Natuurherstelwet wil de achteruitgang van de Europese natuur een halt toeroepen en natuur in slechte staat geleidelijk aan herstellen. Volgens een recente studie van het Europees Milieuagentschap (EMA) scoort België zeer slecht op vlak van de instandhouding van Europees belangrijke habitattypes. Maatregelen voor natuurherstel zijn met andere woorden voor ons eigen land zeker geen overbodige luxe.

Op 22 november 2023 heeft een meerderheid van de EU-lidstaten zich uitgesproken voor een compromisvoorstel over de Natuurherstelwet. De oorspronkelijke voorstellen van de Europese Commissie werden doorheen het onderhandelingsproces serieus afgezwakt. Toch hebben de grote Europese milieuorganisaties en de Belgische biodiversiteitscoalitie dit compromisvoorstel onthaald als een positieve ontwikkeling die verdere steun verdient.

Ons land heeft zich die dag onthouden bij de stemming. De Vlaamse Regering saboteerde zo een gezamenlijk Belgisch standpunt en maakte België, maar ook Vlaanderen, op die manier monddood op Europees niveau. De reden voor de blokkering van Vlaanderen was blijkbaar dat er meer tijd nodig was om een nieuwe impactanalyse van de tekst die nu voorligt uit te voeren.

Ik heb daarover een vraag voor u, minister.

Kunt u aan het parlement een update geven over de stand van zaken in verband met de impactanalyse en de positiebepaling van Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: We hebben de laatste versie van de Natuurherstelwet voorgelegd aan twee bureaus om tot een globale impactanalyse te kunnen komen. De analyse van deze socio-economische impact door Deloitte, alsook de ecologische impactanalyse zitten in de laatste fase van afwerking.

Zodra de twee andere studies gefinaliseerd zijn, en ik ze grondig geanalyseerd heb, zal ik ze uiteraard ook overmaken aan jullie allemaal.

De stemming in het Europees Parlement zal normaal gezien plaatsvinden eind februari 2024. Vervolgens zullen de Europese lidstaten zich hierover uitspreken in april. Dat wil zeggen dat we nog enige tijd hebben om onze Vlaamse positie te bepalen, en dit in te brengen in de Belgische coördinatie. Maar de premier van de regering waar u deel van uitmaakt heeft al gezegd “neen, niets ... een pauze”. U zit in die regering, dus ik denk dat u die vraag daar misschien ook eens moet stellen.

Wij doen de impactanalyses, en we zullen daarna het standpunt bepalen. Zoals u weet, heb ik altijd gezegd dat natuurherstel werkt. Wij doen dat ook al, sinds jaar en dag. Het is ook een speerpunt van ons beleid in het kader van klimaatadaptatie. Alles rond de Blue Deal, veen, natte natuur herstellen, en ook het onderdeel uit het stikstofakkoord waar u tegen hebt gestemd, heel het saneringsplan, het natuurherstelplan, dat zijn allemaal zaken rond natuurherstel. Dus, los van Europa doen wij wat nodig is, hier in Vlaanderen. Dat is vooral ook belangrijk omdat, telkens wanneer er droogte is, of een overstroming, iedereen komt klagen en zagen bij de minister. Maar wanneer de minister dan initiatieven neemt, komt men mij vragen waarom ik dat allemaal doe. Ik werk gewoon verder op het elan waarop we de afgelopen jaren hebben gewerkt, en we zullen zien wat Europa nog in petto heeft.

We wachten de impactanalyses af. Ik denk dat dat belangrijk is. Ik ben ook de eerste minister die impactanalyses maakt. In het verleden is dat op Vlaams niveau nooit gebeurd, zoals jullie weten. Wij zullen dan, zoals altijd, een standpunt innemen. Wij hebben altijd aan Europa gevraagd om een natuurherstel te maken dat werkt op het terrein, en dat niet tegenwerkt. De heer Timmermans, destijds, gaf dat dan uiteindelijk wel toe. Dat is dan ook bijgestuurd. Er zijn nu nog wat amendementen gekomen op dat voorstel. Zodra de impactanalyses er zijn, zullen we dus onze Vlaamse positie bepalen, en dat ook melden. Maar aangezien de premier van de regering waarvan u deel uitmaakt al een standpunt heeft ingenomen, denk ik dat het al een voldongen feit is.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, ik vraag u naar de studie die u hebt besteld om de impact van de Natuurherstelwet op Vlaanderen te beoordelen. U zegt dat wat Vlaanderen doet, beter doet. Ik stel alleen maar vast dat de toestand van de natuur in Vlaanderen er erbarmelijk aan toe is en eigenlijk ook niet verbetert. Dus ik zou zo'n grote woorden niet in de mond nemen. Mijn vraag, minister, is heel concreet. U zegt dat jullie bezig zijn met die studie. Kunt u zeggen wanneer die resultaten er zullen zijn, en of wij die resultaten hier in dit parlement te zien zullen krijgen? Wanneer zal dat het geval zijn?

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

Leo Pieters (Vlaams Belang): Minister, u hebt ooit eens gezegd om goed na te denken wanneer men op het knopje drukt in het Europees Parlement. Ik ben het daar absoluut mee eens, en daar is ook veel reden toe. In de landbouwproblematiek vandaag komt de Natuurherstelwet trouwens ook voor. Ik bedoel, het is allemaal plus, plus, plus. Het is allemaal cumulatief en we zien nu het resultaat. We zijn niet zozeer voor die doelstellingen die we opgelegd krijgen. Vlaanderen moet zijn eigen tempo handhaven. Als het allemaal kleine stapjes zijn, dan is dat op het einde van de rit ook een grote stap. Ik denk dat Vlaanderen het nodige bestuur heeft, of het nodige bestuur kan hebben – met de nadruk op 'kan hebben' – om daar systematisch een vooruitgang in te kunnen maken.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Ik denk dat de studies ergens begin volgende week afgerond zullen zijn. Ik zal ze dan overmaken.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Ik kijk uit naar die studie. We zullen dat dan ten gronde bestuderen. Wij zullen ons blijven inzetten voor natuurherstel in Vlaanderen en in België. Het is meer dan nodig.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.