

Van: BBL - Beleidsbabbel <babbel@bblv.be>
Aan: BBL - Beleidsbabbel <babbel@bblv.be>
Datum: 07/13/2009 03:30 PM
Onderwerp: Extra beleidsbabbel: het regeerakkoord doorgelicht

Kan je deze nieuwsbrief niet lezen? [Klik hier](#).

Nr. 170 - Extra beleidsbabbel: het regeerakkoord doorgelicht

Suggesties voor nieuwe artikels of reacties welkom op babbel@bblv.be.

Beste lezer,

Wat hieronder volgt is een geleide wandeling – met commentaar – door het Vlaams regeerakkoord – of toch die delen die ons als milieubeweging ter harte gaan: groene economie, ruimtelijk beleid, energie en klimaat, mobiliteit, natuur en leefmilieu zelf. Maar voor we onderduiken in de 100 pagina's die de coalitiepartners hebben bekokstoofd, toch even dit: een regeerakkoord is een politiek contract tussen politieke partijen. Niet meer. Het heeft geen enkele kracht van wet. Wat er staat kan er binnen vijf jaar nog staan, zonder dat er één letter van is uitgevoerd. Of de regering kan, in de loop van de komende jaren allerlei zaken doen die met dit regeerakkoord niets te maken hebben, of er zelfs tegenstrijdig mee zijn. We zullen dus trachten niet enkel de letter van het akkoord, maar vooral de geest te vatten: is er eensgezindheid over het milieubeleid? Of wordt het 5 jaar touwtrekken? De regel hierbij is eenvoudig: hoe meer tegenstrijdige elementen het akkoord bevat, hoe minder eensgezindheid, hoe meer getouwtrek. En behoed u voor zaken waarover niets staat, of voor zinnen die u niet begrijpt: daar kan een hele wereld achter steken. En dan zijn er nog de Atoma'tjes: de schriftjes waarin datgene staat, dat wel afgesproken is, maar niet wordt publiek gemaakt.

Om af te ronden: het regeerbeleid zal uit twee cruciale elementen bestaan: politieke keuzes en middelen. Een definitieve beoordeling van de reële bedoelingen van de regering zal pas kunnen worden gemaakt de dag dat de begrotingsbeslissingen vallen. Als er geld te kort is, wat zal sneuvelen? De 'duurzame' projecten, of andere prioriteiten?

Kortom: niet noodzakelijk alles is wat het lijkt. Wat niet wegneemt dat wat er staat, ons toch heel wat kan verduidelijken. Daar gaan we...

Regeerakkoord

- [Het Vlaams milieubeleid](#)
- [Een groene economie](#)
- [Energie en klimaat](#)
- [Mobiliteit](#)
- [Ruimtelijke ordening](#)
- [Water](#)
- [Lucht, lawaai, bodem](#)
- [Landbouw](#)
- [Afval en duurzaam materialenbeleid](#)

~ Regeerakkoord ~

Het Vlaams milieubeleid

“Vlaanderen [moet] in 2020 op vlak van water- en luchtkwaliteit, bodembescherming, geluidshinder en biodiversiteit even goed scoren als andere economische topregio's”.

Het Vlaams milieubeleid zal de komende jaren in de eerste plaats geïnspireerd worden op het 'Pact 2020', dat op het einde van de vorige legislatuur door de regering, de administratie, de sociaal-economische partners en het brede middenveld werd ondertekend. De milieu-ambitie van het Pact is niet mals, en is nu ook integraal in het regeerakkoord opgenomen. Daarmee wordt de lat hoog gelegd, maar niet onmogelijk hoog. Het gaat er inderdaad niet om de luchtkwaliteit van de Alpen of de stilte van de de Finse bossen te halen, wel om de vergelijking te kunnen doorstaan met andere Europese economische topregio's als de Ile de France of de de Nederlandse Randstad. Die regio's kennen dezelfde objectieve kenmerken als Vlaanderen: dichtbevolkt, sterk ontwikkeld wegens net, intensieve industrie,... En toch scoren zij vandaag op de meeste gekende parameters beter dan wij. Het regeerakkoord weerspiegelt de politieke consensus die de voorbije periode is gegroeid om een tandje bij te steken. Waar vroeger het 'no gold plating'-adagium gold, waarbij we niet meer doen dan wat Europa ons oplegt, worden nu de milieudoelstellingen zelf terug de motor van het milieubeleid. Letterlijk staat er: *“Als Vlaanderen, met milieumaatregelen die Europees worden opgelegd, er niet in slaagt om deze milieukwaliteitsdoelstellingen te bereiken, nemen wij bijkomende doelgerichte maatregelen”*. Dat vormt, hoe je het ook draait of keert, een wereld van verschil.

De doelstellingen uit het pact zullen trouwens – zo staat het in het regeerakkoord – intens worden gemonitord aan de hand van een boordtabel en indicatoren, waarover de studiedienst van de Vlaamse regering jaarlijks zal rapporteren. De diverse partners – waaronder de SERV en de 'Verenigde Verenigingen' waartoe ook de milieubeweging hoort – zullen hierbij actief worden betrokken. Ook voor de milieubeweging zelf wordt het dus een uitdaging.

~ Regeerakkoord ~

Een groene economie

“We brengen een groene economie tot stand, dit wil zeggen een economie die meer en meer materiaalkringlopen (cradle-to-cradle) en energiekringlopen (hernieuwbare energie) sluit waardoor de milieudruk afneemt.”

Er is de voorbije 5 jaar veel veranderd. Vijf jaar terug werd 'groen' als een scheldwoord beschouwd. Bij zijn aanstelling vergat Kris Peeters zelfs dat hij 'leefmilieu' onder zijn bevoegdheden had. En Yves Leterme ging er op een publieke bijeenkomst van de Boerenbond prat op dat het nu wel voor een tijdje genoeg was met het milieubeleid.

Zo niet in het jaar 2009. Vandaag zit de groene economie in de vezels van het regeerakkoord. Een aanwijzing? In het akkoord komt de term 'Groene economie' (of vergroening van de economie) elf maal voor. De term groene energie zeven maal. En daarnaast gaat het over groene investeringen, groene technologie, groen vervoer enz. We konden het niet laten, en hebben er het regeerakkoord van 2004 even op nagetrokken. Het woord 'groen' kwam in heel het document 6 maal voor. Nu

dertig maal. We hebben ook de term 'duurzaam' even nageetrokken: 6 maal in 2004, 46 maal in 2009. Zou er iets in de geesten in beweging gekomen zijn?

Het is dus menens: de nieuwe Vlaamse regering wil werk maken van een vergroening van de economie. Met oog voor materiaalkringlopen en energiekringlopen. Het had niet misstaan ook oog te hebben voor de 'omgevingskringloop', waarbij water, lucht, bodem en ruimte op een zuinige en duurzame wijze worden gebruikt. Maar daar komen we later op terug.

Hoe wil de ploeg van Kris Peeters de zaak aanpakken? Twee instrumenten staan voorop: meer gerichte ecologiepremies en 'groene fiscale instrumenten'. Let op! Fiscaliteit is in de eerste plaats een federale materie. Benieuwd hoe de Vlaamse regering dat ziet. Dat komen we hier echter (nog) niet te weten. Maar Peeters heeft nog ideeën: een Groen Investeringsfond dat leningen toestaat aan bedrijven om hun eigen energie- of materialenefficiëntie te verhogen. Als laatste instrument worden de 'economische instrumenten' aangehaald, die reeds enkele jaren door de Oeso worden aangeraden, zeg maar: het internaliseren van de externe (milieu)kost. Dat laatste zullen we met enige argwaan volgen. Het is immers net op dat punt dat de vorige Vlaamse regering telkens weer de mist in ging.

En toch ...

Laat ons duidelijk zijn: wat hierboven staat juichen wij toe. Van harte. Maar er is en blijft een fundamenteel probleem. Uit niets blijkt dat de regeringspartners hebben begrepen dat er zich een diepgaande industriële transitie opdringt. Europa moet binnen goed 10 jaar minstens 30% minder CO2 uitstoten, en tegen 2050 minstens 90% minder. Daarvoor is een fundamentele hervorming van ons energiegebruik en de productie van energie nodig. Dat vergt niet enkel een 'Groen Investeringsfonds', maar een volledig transitie management. Het woord 'transitie' komt in de tekst één maal voor. Eén maal! In de tekst vinden we niet welke visie de nieuwe Vlaamse regering heeft op de industriële toekomst van Vlaanderen. En dat is zorgwekkend. Want zonder transitie van de bestaande industrie naar nieuwe, groene, productie, dreigt ons industrieel weefsel weg te deemsteren.

Er mag dus, wat ons betreft, nog een extra hoofdstuk aan het regeerakkoord worden gebreid.

De nieuwe regering moet een analyse maken van waar groeikansen liggen en mag de vraag welke activiteiten nog weinig toekomst hebben, niet uit de weg gaan. Er zullen keuzes moeten worden gemaakt. Enerzijds zullen nieuwe sectoren tot ontwikkeling moeten komen. Andere sectoren zullen moeten worden begeleid in hun ombouw of hun afbouw. Vooral dat laatste zal moeilijk liggen. Maar wie zijn oor te luisteren legt bij de zware industrie of bij de vakbonden, weet dat er daar wel wordt nagedacht. En dan is het tijd voor een transitieplan waarin alle elementen aaneen worden gekoppeld: grootschalige investeringssteun, onder meer via het aankoopbeleid van de overheid; begeleiding, opleiding en vorming van werknemers in oude en nieuwe sectoren; toegepast wetenschappelijk onderzoek en spin-offs, gecombineerd met kennisplatformen met industrie, wetenschap en maatschappelijke organisaties; sturend beleidskader, met economische instrumenten en productnormen; ondersteunend en gecoördineerd infrastructuurbeleid voor energie en transport.

Sommige van die elementen zitten gedeeltelijk in het regeerakkoord. Het extra hoofdstuk moet dus niet lang zijn. Maar als het er niet komt, zal de vergroening van de economie maar half zijn.

~ Regeerakkoord ~

Energie en klimaat

Energie

"We richten een Vlaams energiebedrijf op om de technologische opportuniteiten van groene energie maximaal te benutten".

Er is de laatste twee, drie jaar veel water door de Schelde gevloeid. Heel veel. Enkele jaren terug liet toenmalig minister van Leefmilieu Kris Peeters zich in een onbewaakt ogenblik ontvallen dat windenergie een hype was, die wel zou overwaaien. De nieuwe Kris Peeters heeft niet alleen zijn mening bijgesteld, de tekst die hij vandaag voorstelt geeft aan dat hij overtuigd is van het grote (ook economische) potentieel van hernieuwbare energie. Het nieuw op te richten Vlaams energiebedrijf wordt dan ook het pronkstuk van deze regering. In het hoofdstuk over de grote investeringen van de nieuwe regering staat niet voor niets *'Op de eerste plaats willen wij investeren (...) in meer hernieuwbare energievoorziening'*.

Het Vlaams energiebedrijf zal ook investeren in verschillende vormen van energiebesparing, zowel op de markt als bij de overheid. Bovendien wil het akkoord inzetten op een slim elektriciteitsnetwerk, dat decentrale energieproductie mogelijk maakt en in slimme meters, die moeten helpen het verbruik te drukken. Dat alles lijkt revolutionair, al ligt de revolutie eerder in de werkwijze dan in de doelstelling. Positief is verder dat de Vlaamse regering zich ten volle wil inschrijven in het ontwikkelen van de "Noordzeering", om offshore wind in de volle Noordzee te ontwikkelen.

Het regeerakkoord zet de investeringen voort van de vorige regering in dakisolatie (tegen 2020 alle daken geïsoleerd), in condensatieketels en hoogrendementsbeglazing. De distributienetbeheerders zullen steun krijgen om meer energiebesparing te realiseren (bij particulieren) en er komen energie-efficiëntieprojecten voor overheidsgebouwen.

De grote vraag is natuurlijk waar het geld vandaan zal komen. Een deel zal afkomstig zijn van de Participatie Maatschappij Vlaanderen en de Vlaamse Milieuholding, maar waar komt de rest vandaan? Dit is belangrijk, want het moet natuurlijk gaan om nieuwe geldstromen voor energie. Geen nieuwe vlag voor een oude lading. Bovendien moet ook de financiering van internationale klimaatprojecten (zie verder) uit dit potje worden gerealiseerd en bevat de tekst van het akkoord de term 'onder andere'. Wil dat zeggen dat er nog andere 'energiegerelateerde' accenten kunnen komen? Dat de middelen (nog) verder versnipperd kunnen raken?

Toch nog even een lijstje van positieve accenten in het energieluik van het Vlaams regeerakkoord:

- eindelijk wordt werk gemaakt van groene warmte
- de overheid zal zelf overschakelen op 100 % groene stroom
- de energieprestatienormen van de woningen worden trapsgewijs verstrengd, met in een eerste fase de E60 norm (het huidige economische optimum) in 2012 (jammer dat het einddoel, de passiefwoning, nog steeds niet wordt benoemd).
- de wildgroei aan energiedeskundigen zal worden gestroomlijnd, net als de verschillende beschikbare berekeningsmodules. Dat is hoog tijd.
- de Vlaamse regering neemt zich voor om het maximum, en liefst zelfs alles, van de hernieuwbare energiedoelstelling tegen 2020 binnenlands te realiseren. De beste garantie voor energieonafhankelijkheid en groene jobs.

Jammer genoeg is het niet al goud wat blinkt.

Bij dit alles ontbreekt een duidelijke visie op het energiegebruik bij de grote industriële bedrijven. Het akkoord springt niet verder dan 'we verlengen de energieconvenanten'. Bij de milieubeweging overheerst de voorbije jaren de indruk dat die energieconvenanten (waar we in principe niet tegen waren) gehuld zijn in een zeer dikke mist, en er alvast weinig tastbaar bewijs is, dat ze zouden bijdragen tot een beter energierendement van de bedrijven.

De definitie van 'groene stroom' wordt wel zeer ruim genomen. Over het schrappen van groene stroomcertificaten aan de verouderde en inefficiënte steenkoolcentrales geen woord in het akkoord.

En tot slot: wat met het plan voor een nieuwe steenkoolcentrale in de Antwerpse haven? Zou het kunnen dat een regeerakkoord dat bol staat van hernieuwbare energie en kwalitatieve warmtekrachtkoppeling uiteindelijk leidt tot een beleid met een nieuwe mega-steenkoolcentrale? Waarom staat hierover niets in het akkoord? Toch zeker niet omdat men het 'vergeten' is?

Klimaat

"We stellen tegen 2012 een klimaatbeleidsplan 2013-2020 op om, in overleg met het middenveld, mee de oorzaken en de gevolgen van de opwarming van de aarde te bestrijden"

Over het klimaathoofdstuk kunnen we bijzonder kort zijn: het moet nog worden geschreven. Het voornemen om (opnieuw) het middenveld te betrekken juichen we alvast toe. Maar het blijft een wat verbijsterende vaststelling dat er nog niets op papier staat op nauwelijks 6 maanden van de wereldwijde klimaatconferentie van Kopenhagen, waar een akkoord zal moeten worden gesloten dat wereldwijd de klimaatopwarming aan banden moet leggen en dat vanaf 2012 het Kyoto-protocol moet opvolgen.

Pas na 'Kopenhagen' zal een eigen klimaatbeleid worden ontwikkeld. Geen sprake voorlopig van de Vlaamse klimaatdoelstelling voor 2020, en de manier waarop met de andere gewesten zal onderhandeld worden, om de Belgische 2020 doelstelling te verdelen. Geen vermelding van wat er met de opbrengst van de veiling van de emissierechten uit de Europese emissiehandel zal gebeuren. Geen aanzet tot een adaptatieplan, om in Vlaanderen de gevolgen van de klimaatverandering op te vangen. Dat was nochtans al voorzien in het klimaatbeleidsplan van de vorige regering. Geen woord over de internationale klimaatonderhandelingen en de conferentie in Kopenhagen eind dit jaar. Zal Vlaanderen zich daarvan afzijdig houden? Neen toch?

Wat er dan toch in het akkoord is opgenomen, bevat zowel positieve elementen als zorgenkinderen. Zeer positief is dat de aanbeveling van de eerste Vlaamse klimaatconferentie om de nadruk te leggen op binnenlandse investering om de Kyoto-doelstellingen te halen (eerder dan rechten in het buitenland aan te kopen) wordt hernomen. Minder bemoedigend is dat, als er dan toch geld naar buitenlandse projecten zou gaan, slechts zeer magere kwaliteitscriteria zouden worden gehanteerd ('*internationaal geldende normen*'), waarvan het gebrek aan duurzaamheid rapport na rapport duidelijker blijkt. We gaan toch weer geen rechten uit stortplaatsen en boomplantages kopen?

~ Regeerakkoord ~

Mobiliteit

"Zo kunnen we in vijf jaar tijd de opgelopen achterstand verder wegwerken."

Zelfs na het drie maal herlezen van het hoofdstuk 'slimme mobiliteit en logistiek', is het ons niet

duidelijk waar de nieuwe regeringsploeg naar toe wil. Ja: er zal worden geïnvesteerd in fietspaden. Ja: er zal worden geïnvesteerd in openbaar vervoer. Ja: er zal worden geïnvesteerd in waterwegen. Ja, ... De lijst duurt vier bladzijden. In essentie komt het er op neer dat zal worden geïnvesteerd in allerlei infrastructures om de opgelopen achterstand weg te werken. Niet meer dan logisch dus, dat de bevoegdheid voor openbare werken en mobiliteit in één hand zijn samengebracht. Maar de kans dat het verkeersinfarct de komende vijf jaar ten goede evolueert is gering. Een cruciale - zij het niet alleenzaligmakende - maatregel om de verkeersstroom echt in te dammen - het rekeningrijden of 'slimme kilometerheffing' - komt er de komende legislatuur enkel voor vrachtwagens (tegen 2013 als het goed gaat). Voor personenwagens? Een proefproject! Blijkbaar valt dat nog wel mee met dat verkeersinfarct, als de regering denkt nog 5 jaar achterover te kunnen leunen.

De immense druk op milieu en gezondheid - verkeer is de voornaamste bron van fijn stof, van lawaai en van CO2 - is in het akkoord één lijntje waard. Maar geen enkele concrete maatregel. Geen milieuzones in de steden (nochtans aangeraden door de Europese Commissie), geen extra inspanning inzake geluidschermen langs de autowegen (komt niet voor in het rijtje 'investeringen'), geen verlaging van de snelheid op autowegen...

De Vlaamse regering is wel van plan om de verkeersbelastingen te moduleren op basis van de milieukeurmerken van de auto's. Ze heeft in dit verband al 4 jaar een uitgewerkt voorstel in de lade liggen, dat vertrekt van de Vlaams uitgewerkte Ecoscore. Die ziet Febiac echter niet zitten. Blijkbaar heeft hun verzet geholpen: het woord 'Ecoscore' komt in de tekst niet voor.

Als we dan toch enkele accenten mogen vermelden die 'nieuw' zijn - of toch pas recent aan de oppervlakte kwamen: het accent op 'dynamisch verkeersmanagement', de keuze om in elke provincie in te zetten op trams en het ontwikkelen van voorstadnetwerken in het openbaar vervoer. Allemaal toe te juichen.

En de 'missing links' (in het wegennetwerk) waarvan er de voorbije jaren bijna elke maand wel een 'nieuwe' opdook? Hier lijkt de rede terug te zijn ingetreden. Enkel de reeds lang afgesproken missing links, die passen binnen RSV1, zullen worden uitgevoerd. De discussie zal dus gaan over de 'uitvoering'. Zoals nu al het geval is bij de Oosterweelverbinding is er ook in de Kempense en Limburgse Noord-Zuidverbindingen keuze uit diverse tracés. Bleek de vorige regering toch wel systematisch de meest milieubelastende keuzes te maken. Eén lange wapper maakt de lente niet. En opvallend: van de verbreding van de Brusselse ring is geen sprake meer. Keuze? Vergetelheid? Of moet het antwoord gezocht worden in de cryptische zin *"het prioriteren van nieuwe grote infrastructuurprojecten wordt gebaseerd op een objectieve behoefteanalyse en een maatschappelijke kosten-batenanalyse, waarbij ook met het nul-alternatief rekening wordt gehouden"*. Dus toch ruimte voor nieuwe projecten?

~ Regeerakkoord ~

Ruimtelijke ordening

"We versnellen."

"We versoepelen."

Ongetwijfeld het meest opvallende stuk uit het regeerakkoord inzake ruimtelijke ordening, is de paginalange beschrijving hoe procedures versneld en versoepeld kunnen worden en op welke regels er allemaal uitzonderingen worden voorzien. Nu is er zeker niets mis met de versnelling van

sommige procedures. Ook een aantal versoepelingen zijn te verdedigen en – waarom niet – soms ook uitzonderingen. Alleen – en dat baart ons grote zorgen – er staat iets niet in het regeerakkoord: dat dit alles de kwaliteit van de projecten moet ten goede komen. En daar wringt nu net het schoentje. Heel wat vertraging in procedures is het gevolg van de ondermaatse kwaliteit van het project en bovenal van de onwil van de indieners – zeker als het om overheden gaat – om kwalitatieve alternatieven voldoende te onderzoeken. Er had dus op zijn minst een regel in de tekst moeten staan die stelde *'we zullen meer en vroeger aandacht besteden aan alternatieven'*. Maar die zin staat er niet. En dus is wat er wel staat zorgwekkend. Het ziet er naar uit dat de nieuwe Vlaamse regering projectontwikkelaars (publiek of privaat) nog meer vrije baan wil geven. Laat ons hopen dat we ons vergissen.

Er zijn daartoe ook aanwijzingen. Er is in de tekst meermaals sprake van vroegtijdige inspraak. Zo lezen we: *"we blijven voorstander van een goed doordacht afwegingsproces, waarbij de effecten van het milieu en de mobiliteit zo vroeg mogelijk in het besluitvormingsproces worden onderzocht. De betrokkenen worden daarbij al van in de verkenningfase actief betrokken."*

De vraag naar de uitvoering van de ruimtebalans van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) wordt in het akkoord wel ondubbelzinnig beantwoord. De vroegere afspraken (de gelijktijdige afbakening van 750.000 ha agrarisch gebied, extra 38.000 ha natuurgebied en 10.000 ha bosgebied) worden bevestigd. De regering wil de ter zake opgelopen achterstand ongedaan maken.

Inzake bedrijventerreinen (een heikel punt, want van werkgeverszijde wordt reeds lang aangedrongen op extra bedrijventerreinen, terwijl er nog een zeer grote voorraad onaangeroerd is) gaat heel wat aandacht naar het hergebruik van verlaten bedrijventzones en saneren brownfields. Toch zouden er duizenden ha extra bedrijventerreinen bijkomen, zoals voorzien in de korte termijn aanpassing van het RSV. De vraag is of die belofte de inspanningen inzake verlaten bedrijventzones en brownfields niet zal teniet doen. Waarom zou men immers de moeilijke en dure inspanning doen om vervuilde bedrijventerreinen gebruiksklaar te maken, als er een overaanbod aan nieuwe terreinen beschikbaar is? Het wordt uitkijken welke prioriteit de regering zal leggen.

Nog zo'n reden tot bezorgdheid is de aankondiging van een Kaderdecreet Ruimtelijke Economie, gericht op het voeren van *'een coherent en samenhangend ruimtelijke economisch beleid'*. De kans dat hiermee sectoraal wordt ingebroken in het volgende RSV is zeker niet denkbeeldig, ook al wordt het in de tekst zelf met zoveel woorden ontkend.

Het hoofdstuk ruimtelijke ordening bevat ook een aantal bemoedigende elementen. Er wordt meer ingezet op stadsbossen en het oplossen van de problematiek van de zonevreemde bossen, er gaat algemene aandacht naar zorgvuldig ruimtegebruik en duurzaam bouwen en wonen, er wordt een aanzet gegeven tot het uitbouwen van duurzame bedrijventerreinen. Voor het eerst is er ook sprake van het ontwikkelen van een winkelvisie. Een mogelijke wildgroei van shopping-centra kan hiermee in goede banen worden geleid. Ook stedenbeleid en stadsherwaarderingsprojecten krijgen steun en het grond- en pandenbeleid wordt eindelijk een realiteit. Dit alles zou de druk op de open ruimte moeten afzwakken.

Jammer genoeg staan hier een aantal concrete maatregelen tegenover die net het omgekeerde effect zullen hebben. Zo krijgen gemeenten in het buitengebied vrije baan om meer en grotere bedrijventerreinen aan te leggen. Dit is flagrant in strijd met het Ruimtelijk Structuurplan, en het is ons een raadsel hoe zo iets kan worden verantwoord.

Eén van de mogelijkheden om het RSV met de voeten te treden ligt alvast verscholen in de voorziene korte termijn "aanpassing" van het RSV. Feitelijk gaat het om een reeks regularisering van plannen en projecten die in strijd zijn met het RSV. Deze uitholling van het RSV is ingezet onder de vorige regering, en dreigt nu verder te worden uitgevoerd.

De voorbereiding van een nieuw RSV voor de periode 2020-2050 zou nog tijdens deze legislatuur

worden opgestart. Ze zou ondermeer oog moeten hebben voor de impact van de klimaatverandering, het verlies aan biodiversiteit, economische mondialisering en toekomstige ontwikkelingen inzake mobiliteit.

Havens en luchthavens

Inzake de verdere ontwikkeling van de Vlaamse havens en luchthavens, lijkt het beleid van de vorige regering gewoon te zullen worden verdergezet. De Antwerpse haven mag verder worden uitgebreid, conform, zoals het heet, het 'meest maatschappelijk haalbaar alternatief'. Dat 'alternatief' komt er op neer dat de haven met 1000 hectare uitbreidt, dat het inbreidingsscenario (met zuinig ruimtegebruik) naar de prullenmand gaat en dat het risico blijft bestaan dat er een Saeftinghedok komt. Het Saeftinghedok als dusdanig staat gelukkig niet in het akkoord. Maar hier lag een kans om aan zuinig ruimtegebruik te doen, en ze wordt verkeken.

Dat daarnaast elke haven een bijkomende sluis krijgt, beantwoordt aan de verwachtingen. Wellicht zullen de kosten daarvoor alle andere potentiële grote investeringen (Saeftinghedok, Schipdonkkanaal, ...) voor jaren wegdrukken. Een reden te meer om de Antwerpse havenuitbreiding minstens een legislatuur uit te stellen.

Al even betreurenswaardig is de beslissing om door te gaan met de LOM-LEM constructie voor de Luchthaven van Deurne. LOM-LEM komt er op neer dat de overheid de kosten van de luchthaven op zich neemt, en de privé-uitbater de exploitatiewinsten opstrijkt. Dat er – voorafgaand aan zulke beslissing – geen ernstige economische en maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt gemaakt van de luchthaven is ronduit hallucinant. Binnenkort zal Antwerpen rechtstreeks met de luchthaven van Zaventem worden verbonden via het spoor. Wat de meerwaarde dan nog is van de Deurnse luchthaven weet niemand.

~ Regeerakkoord ~

Water

"We maken verder werk van een integraal waterbeleid. De meeste Vlaamse waterlopen hebben in 2020 een goede ecologische toestand bereikt, zodat voldaan wordt aan de vereisten van de Kaderrichtlijn Water".

Het Vlaams regeerakkoord heeft het ambitieniveau inzake waterkwaliteit fors omhoog bijgesteld. Dit impliceert (maar dat staat niet expliciet in de tekst) dat de ontwerp - stroomgebiedbeheerplannen serieus zullen moeten worden bijgestuurd. Wat wel in de tekst staat – en dat was door BBL naar voor geschoven als prioriteit nr. 1 is dat hiervoor *"een langetermijnfinancieringsplan wordt opgesteld waarbij de inbreng van alle actoren wordt vastgelegd"*. Dat is een noodzakelijke, maar geen eenvoudige discussie, niet in het minst inzake waterzuivering. Mogelijk kan het plattelandsfonds dienst bewijzen.

De nieuwe minister van Leefmilieu zal trouwens – wil ze de doelstellingen uit het regeerakkoord realiseren – niet veel rust worden gegund. Inzake waterzuivering zal er immers een ernstige tempoversnelling moeten komen, zeker bij de gemeenten in het buitengebied. De bindende uitvoeringsplannen hiervoor mikken naar 2021 – conform de globale ambitie. Voor Aquafin komt er een controleerbare resultaatsverbintenis met een bonus-malussysteem. In mensentaal: hoe beter Aquafin er in slaagt het water te zuiveren, hoe beter de financiële tegemoetkoming, en vice-versa.

Nog een stap vooruit: de regering zal de mankementen in plannen en structuren van het integraal waterbeleid onder de loep nemen. Een noodzakelijke stap. Al zal het – gezien de veelheid van belangen die hierin spelen – vooral een kwestie zijn van te bewaken dat de evaluatie objectief en transparant gebeurt, en er dan ook de nodige consequenties worden aan verbonden. Het is in die context wel vreemd dat men nog voor de uitkomst van die evaluatie al besloten heeft om de wetgeving op polders en wateringen aan te passen. De veelheid aan actoren is immers een manifest pijnpunt in het waterbeleid – en de optie om werk te maken van waterschappen mét rechtspersoonlijkheid hangt samen met de toekomst van de polders en wateringen. Een schoonheidsfoutje? Of een toegift aan een belangenlobby?

Ook inzake overstromingen maakt dit regeerakkoord de juiste keuze. Nadruk ligt op het 'vasthouden' van (hemel)water, dan pas bergen en ten slotte afvoeren. De stedenbouwkundige verordening hemelwater (die er voor moet zorgen dat er bij hevige neerslag minder water in de riolen terecht komt) wordt (eindelijk) aangepast en de watertoets wordt geëvalueerd. Het concept van blauw-groene diensten doet voor het eerst zijn intrede: landbouwers zullen kunnen worden vergoed voor het leveren van 'waterdiensten' aan de gemeenschap (bv. hun land onder water laten lopen). Het SIGMA-plan en de bekkenbeheerplannen worden verder uitgevoerd. Opvallend is dat men "*voldoende aandacht voor beddingbeheer*" aankondigt – hopelijk betekent dit dat het 'Strategisch Uitvoeringsplan Bagger- en ruimingspecie', dat inmiddels 5 jaar in de ministeriële schuif heeft liggen wegwijnen, alsnog wordt afgewerkt ?

Een belangrijk manco is wel het ontbreken van elke aanzet tot adaptatieplan. Nochtans is het probleem ondertussen bijzonder duidelijk en werd de nood aan een adaptatieplan ook verwoord in het pact 2020 en in het Vlaams Klimaatbeleidsplan (2006 – 2012). Waarom de nieuwe regering hier de boot mist, is dan ook een raadsel.

De prioriteiten inzake waterwegen zijn helder aangegeven: *"het bevaarbaar houden van de waterwegen (door tijdig slib te ruimen), het uitvoeren van het Sigmaphan, de Seine-Scheldeverbinding (tussen Gent en Kortrijk), het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal en de baggerspecieopvang met het Amorasproject te Antwerpen en Callemansputte in Gent."*

Mits een paar randvoorwaarden (zoals het binnen de huidige grenzen blijven van Callemansputte) valt op deze prioriteiten weinig of niets aan te merken. Over Seine-Schelde-West (lees: de verbreding van het Schipdonkkanaal) staat er "*we zullen op basis van alle resultaten van het studiewerk een beslissing nemen.*" Wij kennen 'de resultaten van het studiewerk'. Het Schipdonkkanaal is technisch niet realiseerbaar, in de eerste plaats door het gebrek aan water. Het is bovendien economisch overbodig. Wij kennen dus ook 'de beslissing'. Maar politiek blijft een eigenaardig ding. Soms blijkt het nodig het licht van de zon te ontkennen.

~ Regeerakkoord ~

Lucht, lawaai, bodem

Wellicht de meest sibillijnse passage uit het regeerakkoord gaat over lawaaihinder. Letterlijk lezen we: "*we realiseren de actieplannen voor het geluid, opgesteld in het kader van de Europese richtlijn Omgevingslawaai*". Dat is bijzonder sympathiek, maar er zal heel wat speurzin bij te pas komen om de bedoelde actieplannen boven te spitten. Er bestaan immers geen actieplannen. Ook al hadden die volgens de Europese afspraken al een tijdje af moeten zijn. Het zal er dus in de eerste plaats op aankomen om actieplannen te maken. De uitvoering zal pas later kunnen volgen. De doelstelling uit

Pact 2020, overgenomen in het regeerakkoord, is trouwens duidelijk: 15 % minder ernstig gehinderden door verkeerslawaaï tegen 2020. Maar tot vandaag blijft het koffiedik kijken hoe dat zal gebeuren. Concrete maatregelen staan in het regeerakkoord niet opgesomd. Geen plan, weet je ...

Ook de doelstelling inzake fijn stof lijkt een probleem te vormen. Het akkoord komt niet verder dan het uitvoeren van de fijnstofplannen van de vorige regering. Maar midden de regeringsonderhandelingen werden die plannen door Europa naar de vuilbak verwezen. Wat nu? De onderhandelaars bleken er geen flauw vermoeden van te hebben. Het akkoord raakt niet verder dan *“we zetten een aanzienlijke stap in de richting van het realiseren van de doelstellingen uit het Pact 2020”*. Wij hadden het geapprecieerd mocht die doelstelling ook letterlijk geciteerd worden – een daling van de gemiddelde jaarconcentraties fijn stof met 25 %. Maar laat ons geen spijkers op laag water zoeken. Verder streeft ze naar *“technisch en economisch haalbare plafonds”* in het kader van de verzurende emissies. Wij hadden liever gelezen dat gezonde lucht voor de Vlamingen prioriteit kreeg.

Inzake 'bodem' is het akkoord wat concreter: inspanningen zullen gaan richting bodemsanering door het ontwikkelen van brownfieldprojecten en het inrichten van sectorale bodemsaneringsfondsen.

Het hoofdstuk 'lawaaihinder' gaat ook specifiek in op de problematiek van de hinder rond de luchthaven van Zaventem. Het aantal gehinderden moet verder omlaag. Daartoe zal gestreefd worden naar goede afspraken met de federale overheid en het Brussels gewest. De Vlaamse regering wil een samenwerkingsakkoord over route- en banengebruik, windnormen en geluidsnormen. Er wordt onderzocht of er eigen Vlaamse geluidsnormen kunnen worden opgesteld, waarbij ook de frequentie van de hinder in aanmerking wordt genomen. Jammer genoeg staat dat laatste niet als 'zekerheid', maar slechts als 'mogelijkheid' in het akkoord. Wat lette de onderhandelaars om de richtlijnen voor het berekenen van hinder van de wereldgezondheidsorganisatie gewoon over te nemen? Er komt ook flankerend beleid dat de ruimtelijke ontwikkeling in hinderzones inperkt en voor de sterkst gehinderden isolatie voorziet. Tot slot blijft de nieuwe regering bij de het standpunt van de vorige inzake het aantal nachtvluchten: het plafond blijft op 16.000. Maar veruit de meest interessante zin uit het akkoord is *“We maken een socio-economische studie waarin de kosten (inclusief gezondheidskosten) en baten van de nachtvluchten worden berekend”*. Reeds jaren vragen omwonenden en de milieubeweging om zulke studie. Het wordt inderdaad hoog tijd om de reële kosten en baten van de nachtvluchten in kaart te brengen. Dan pas wordt een zinnig beleid mogelijk.

~ Regeerakkoord ~

Landbouw

“Om de uitdagingen van morgen aan te gaan, zal deze Vlaamse Regering op Vlaams niveau werk maken van een landbouwbeleid dat innovatie koppelt aan duurzaamheid, rekening houdend met kostenefficiëntie en rechtszekerheid.”

De analyse van het wereldvoedselprobleem die in het regeerakkoord staat, geeft alvast een aanzet. *“Een grotere productiviteit is een belangrijk deel van de oplossing [van het wereldvoedselprobleem], maar dan wel met minder input van water, energie, meststoffen en gewasbeschermingsmiddelen.”* Opvallend: dit stukje staat onder de titel “internationaal en Europees niveau”. Onder 'Vlaams niveau' staat enkel dat “we nood hebben aan een duurzame

landbouw [...] met respect voor het leefmilieu, voor zijn omgeving en voor het dierenwelzijn". Wat dat concreet betekent staat er niet. Geen enkele doelstelling, geen opsomming van milieuvlakken waarop duurzaamheid beter kan.

We vroegen ons af of er toch sporen van beleid te vinden zouden zijn die concreter waren: op vlak van vermindering van gebruik van water, energie, meststoffen en gewasbescherming, bijvoorbeeld.

We vonden aanzetten tot vermindering van gebruik van gewasbeschermingsmiddelen, weliswaar enkel om de landbouw aan te passen aan de nieuwe Europese regels ter zake, en er lopen reeds acties om het energieverbruik terug te dringen. Over 'water' of 'meststoffen', geen woord. Tenzij dan het uitvoeren van het bestaande mestdecreet. Merkwaardig genoeg krijgt zelfs de lang gevraagde en beloofde evaluatie van het mestbeleid in 2010 geen woordje aandacht. Verder niets over mestverwerking, mestoverschot, mestexport ...

Dat mag dan ook de voornaamste conclusie zijn van het landbouwhoofdstuk in het regeerakkoord: er staat eigenlijk nauwelijks iets in. Geen woord over GGO's en coëxistentie, geen woord over het bodembeleid (de kwaliteit van de Vlaamse landbouwbodems is ronduit zorgwekkend te noemen, maar een beleid blijkt dit niet waard?), geen woord ook over duurzame voeding, laat staan over vleesconsumptie ...

Verduurzaming van de landbouw moet volgens het regeerakkoord bereikt worden via het programma voor plattelandontwikkeling (ok, dat is met het huidige Gemeenschappelijk Landbouwbeleid de voornaamste weg voor verduurzaming). Daarbij moet het VLIF versterkt worden "als motor van vernieuwing, innovatie en verduurzaming van de landbouw- en agrovoedingssector". Dat inzetten op het VLIF is niet nieuw. Vlaanderen besteedt nu al uitzonderlijk veel plattelandsmiddelen aan de eerste as (concurrentievermogen van de land- en bosbouwsector, met oa VLIF). Andere Europese lidstaten zetten veel meer in op as 2 (milieu) en as 3 (leefkwaliteit op het platteland en diversificatie van de plattelandseconomie). De VLIF-investeringen kunnen ook verduurzaming van de landbouw betekenen, maar dan moet de VLIF-reglementering wel (opnieuw) worden aangepast. Maar daar zegt het akkoord niets over. De vraag is dus hoe geloofwaardig de term 'verduurzaming' hier moet worden genomen.

Laten we eindigen met een positieve noot: algemeen is er voldoende aandacht voor biolandbouw (uitvoering Strategisch Plan Biologische Landbouw en ambitie binnenlandse bioproductie te verhogen), streekgebonden productie en diversificatie zoals hoeveverkoop en zorgboerderijen.

~ Regeerakkoord ~

Afval en duurzaam materialenbeleid

"We verruimen het afvalbeleid tot een duurzaam materialenbeleid. We evalueren hiertoe het klassieke afvalbeleidsinstrumentarium, vereenvoudigen het waar mogelijk en integreren het binnen een ruimer materialenbeleid"

Inzake afvalbeleid maakt het regeerakkoord een duidelijke keuze: de basis voor het beleid wordt het streven naar een duurzaam materialenbeleid, dat op termijn het afvalbeleid moet vervangen. De twee belangrijkste (bestaande) instrumenten daartoe: de transitiearena's 'Duurzaam materialenbeheer' en 'Duurzaam wonen en bouwen' worden voortgezet. Het gaat hier nog in de eerste plaats om onderzoeksprojecten. Maar men wil ook een stap verder zetten. Er zullen proefprogramma's worden opgezet om innovaties op het gebied van ketenbeheeraanpak "om te vormen van experiment naar doorbraak in de reële economie". Er komen ook eco-efficiëntiescans

en geregeld wordt verwezen naar het 'cradle to cradle'-concept.

Maar wat gebeurt er ondertussen in het afvalbeleid zelf? Er zal onderzocht worden hoe de producentenverantwoordelijkheid kan worden uitgebreid, en de afvalberg zal verder worden teruggedrongen. Hoe? Dat komen we nog niet te weten.

Het zwakste punt van het akkoord betreft hier duidelijk de vragen, met betrekking tot bijkomende verbrandingscapaciteit. Hier wordt gewoon verwezen naar het uitvoeringsplan huishoudelijke afvalstoffen. Dat plan bestaat van ruim voor de economische crisis, en overschat mateloos de nood aan bijkomende capaciteit. Het houdt bovendien geen rekening met de nieuwe benadering van de Vlaamse overheid zelf: een beleid gericht op het stelselmatig verminderen van afval door beter materialenbeheer. Wij zouden toch denken dat de doorwerking van beide elementen beter eens wordt bekeken, voor we ons aan nieuwe verbrandingsovens wagen, die dan voor decennia nood zullen hebben aan bijkomend afval om de investeringen te laten renderen.

En waarom staat nergens te lezen dat de Vlaamse overheid in haar aankoopbeleid het goede voorbeeld zal geven? Wat kan voor energie en wagenpark, kan toch net zo goed voor andere overheidsbestedingen?

[Wijzig uw abonnementsgegevens op bondbeterleefmilieu.be.](http://bondbeterleefmilieu.be)

© Copyright BBL 2009