



Vlaams
Parlement

vergadering **C112**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening
en Energie

van 5 februari 2020

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de bedreiging van de omvorming van oude hoeves voor de open ruimte en de landbouw in Vlaanderen – 975 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de beoordeling van aanvragen voor de inrichting van een natuur-begraafplaats – 1087 (2019-2020)	9
VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de massale dumping van kleren – 1140 (2019-2020)	13
VRAAG OM UITLEG van Ludwig Vandenhove aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over oefenterreinen voor het trainen van reddingshonden – 1156 (2019-2020)	16
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de versterking van het elektriciteitsnet voor de uitrol van (snel)laadpalen – 1042 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het aantal laadpalen in 2020 – 1182 (2019-2020)	18
VRAAG OM UITLEG van Bart Tommelein aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het beperkte aantal vergunningen voor windturbines op het industrieterrein Genk-Zuid – 1204 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over dertien geweigerde vergunningsaanvragen voor windturbines in Genk-Zuid – 1128 (2019-2020)	29
VRAAG OM UITLEG van Sam Van Rooy aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de verdeling van de middelen van het Europese Fonds voor een rechtvaardige transitie – 967 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Robrecht Bothuyne aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de verdeling van de middelen van het Europese Fonds voor een rechtvaardige transitie – 979 (2019-2020)	39
VRAAG OM UITLEG van Koen Van den Heuvel aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de stringente normenboeken voor een aanvraag tot omgevingsvergunning – 1183 (2019-2020)	51

**VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de bedreiging van de omvorming van oude hoeves voor de open ruimte en de landbouw in Vlaanderen
– 975 (2019-2020)**

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Voorzitter, we hebben er vorige week al over gediscussieerd in de commissie Landbouw, maar ik wil ook in deze commissie een vraag om uitleg stellen over de bedreiging van de open ruimte en de landbouw door de omvorming van oude hoeves in Vlaanderen. Ik stel deze vraag om uitleg naar aanleiding van een artikel dat op 18 januari 2020 in De Standaard is verschenen. In dat artikel is de problematiek van de omvorming van oude hoeves naar andere functies, zoals feestzalen, transportbedrijven of bewoning, grondig behandeld. Het artikel maakt duidelijk dat oude hoeves op grote schaal naar woningen en zonevreemde bedrijven worden omgezet. Zo wordt aangegeven dat het platteland eigenlijk stilzwijgend wordt gekoloniseerd.

Uit een studie van het Instituut voor Landbouw-, Visserij- en Voedingsonderzoek (ILVO) blijkt dat jaarlijks 1000 landbouwbedrijven stoppen en 150 landbouwbedrijven starten. Dat betekent dat 850 bedrijfsgebouwen een andere bestemming moeten krijgen en 90 procent van die vrijgekomen hoeves verandert van functie, staat te koop of staat leeg. Sinds 1996 zijn 20.000 boerderijen op non-actief gezet en zijn 18.000 boerderijen in handen van niet-landbouwers gekomen. Een van de hoofdbestemmingen van die landbouwgebouwen is bewoning.

Volgens het ILVO koopt 40 procent van die eigenaars de woning om er paarden te houden of een gedeelte van de open ruimte te vertuinen. Vaak gaat het echter ook om een praktijk die wordt gestart, wat een ongewenste mobiliteitsproblematiek met zich meebrengt. In 20 procent van de gevallen wordt de hoeve omgevormd tot een nieuw bedrijf en ook dan duiken heel wat knelpunten op inzake mobiliteit, aantasting van het landschap, open ruimte enzovoorts. Veel van die nieuwe activiteiten zijn zonevreed en er is nauwelijks in handhaving voorzien. Door deze praktijk is 15 procent van het agrarisch gebied in Vlaanderen door zonevreemde activiteiten ingenomen en wordt de open ruimte sterk aangetast.

Het spreekt voor zich dat die evolutie nefast is voor het behoud van de open ruimte op het platteland. We moeten de discussie voeren of we die vrijgekomen hoeves voor landbouwdoelstellingen willen behouden of willen openstellen voor andere functies die de open ruimte niet schaden. Als het antwoord niet tweemaal ja is, moet de afweging worden gemaakt of we de hoeve niet beter slopen.

Dit is niet enkel nefast voor het behoud van de open ruimte, maar ook voor de landbouw an sich. Aangezien die gebouwen door andere gebruikers worden geëerd, wordt de prijs van de landbouwhoeves opgedreven en zijn die boerderijen vaak onbetaalbaar voor landbouwers, met alle gevolgen van dien. We zien dat het vaak goedkoper is nieuwe greenfields te ontwikkelen dan oude hoeves voor landbouw te hergebruiken.

Als die hoeves niet voor landbouw worden hergebruikt, komt daar als tweede element ook veel verharding bij. De evoluties die nu op tafel liggen, zorgen er eigenlijk voor dat de bouwshift verder dan ooit is. Ook de landbouwsector zelf ziet het probleem en trekt aan de alarmbel. Aangezien de sloopkosten heel hoog zijn en een functietoewijzing heel vlot mogelijk is, kiest de individuele landbouwer echter vaak waar voor zijn geld, wat ook logisch is. Hij verkoopt dan aan lucratieve prijzen.

Erkent u dat de omvorming van oude hoeves tot plattelandsvilla's en allerlei bedrijven haaks staat op de doelstellingen van het beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)?

Gaat u ermee akkoord dat een verhoogde handhaving cruciaal is in deze problematiek? Welke initiatieven zult u hierrond nemen?

De hoge sloopkosten zorgen ervoor dat weinig eigenaars bereid zijn te slopen, terwijl het nochtans een zeer belangrijke maatregel zou kunnen zijn om de open ruimte te herstellen. Bent u ertoe bereid de wenselijkheid van een financiële compensatie van de sloopkosten te onderzoeken, mits de open ruimte door de sloop versterkt wordt?

Voorziet u een strikter verbod op de functiewijzigingen en zonevreemd wonen? Welke andere oplossingen voorziet u voor dit probleem?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Collega's, zoals jullie weten, hebben we deze thematiek hier in de commissie al op 22 januari besproken. Ik kan in feite een aantal zaken herhalen, maar ook een aantal zaken toevoegen en specifieker ingaan op een aantal vragen.

De omvorming van hoeves en bedrijven is niet overal ongewenst. Ook in de open ruimte kunnen bepaalde gebouwen een nieuwe laagdynamische invulling krijgen. Daar is ook niks mis mee. Maar in overstromingsgevoelige gebieden, strategische landbouwgebieden of natuurkerngebieden moeten we wel goed opletten.

Herbestemming van leegstaande gebouwen in de open ruimte kan inderdaad door de bestaande generieke toepassing ongewenste gevolgen hebben die de visie van het BRV ondermijnen. Zoals in mijn beleidsnota aangegeven is en zoals ook in de strategische visie van het BRV staat, zal Vlaanderen regelgevende initiatieven nemen om de bouwshift in realiteit om te zetten. Mijn administratie werkt momenteel verder aan de beleidskaders en voorstellen voor een slimme aanpassing van de regelgeving.

In de strategische visie van het BRV is onder andere het volgende opgenomen: "Landbouwbedrijfszetels die vrijkomen, krijgen bij voorkeur een nieuwe agrarische functie door herstructurering of herontwikkeling. Pas in tweede orde kan een niet-agrarisch hergebruik op voorwaarde dat de functiewijziging (1) de draagkracht van de open ruimte niet overschrijdt, (2) geen onaanvaardbare mobiliteitsdruk genereert en (3) geen noemenswaardige bijkomende verharding of ruimtebeslag tot gevolg heeft."

We gaan dus nakijken of en hoe de huidige generieke regeling rond zonevreemde functiewijzigingen verfijnd kan worden. Die regeling is op vandaag immers generiek en wordt door sommigen aanzien als dé regel in plaats van als uitzonderingsmaatregel. Net daar kan het nieuwe instrument van convenant-contractbenadering, zoals in het Instrumentendecreet opgenomen is, een meerwaarde betekenen. Dit is immers een gebiedsgericht instrument, in tegenstelling tot de huidige generieke regeling. Het moet ook benadrukt worden dat deze contracten tijdelijk zijn. Dit betekent dat na afloop teruggekeerd wordt naar de initiële situatie.

Zoals ik ook al gezegd heb in de commissie van 22 januari is het niet zo dat alle nieuwe activiteiten illegaal zijn, of het nu over wonen of andere functies zoals een architectenbureau gaat. Er zijn in het verleden wel degelijk rechtmatige vergunningen afgeleverd voor een omvorming van een voormalige hoeve tot een residentiële woning of voor een beperkte functiewijziging op basis van de regelgeving die op vandaag geldig is. Het is dus niet zo dat al die dingen illegaal en onvergund zijn en dat de sloophamer hier moet worden bovengehaald. Daar wil ik heel duidelijk over

zijn, collega's, want ook naar rechtszekerheid toe vind ik dat een belangrijk principe. Veel van die zaken – de meeste – zijn rechtmatig vergund. Heel wat mensen hebben ook inspanningen gedaan om van die oude hoeves iets heel moois te maken. Laten we dat dan ook respecteren. Ik ga in ieder geval niet de minister zijn die in al die plattelandsgebieden al die hoeves gaat neerhalen. Dat ga ik niet doen.

Het is wel zo – en dat is vorige keer in deze commissie ook al aan bod gekomen – dat er situaties zijn die niet vergund zijn. Daar moet inderdaad tegen worden opgetreden.

De handhaving ruimtelijke ordening is een gedeelde bevoegdheid tussen het Vlaamse Gewest, de lokale besturen en de politiediensten.

De gewestelijke handhaving geeft vandaag prioriteit aan overtredingen in ruimtelijk kwetsbare gebieden, bos en natuur, en signaalgebieden. Daarnaast wordt ook prioriteit gegeven aan overtredingen in landbouwgebied, die een onaanvaardbare hinder met zich meebrengen voor omwonenden, evenals aan vergunningsplichtige functiewijzigingen en strafbare zonevreemde activiteiten.

Via de gezamenlijke prioriteiten met het lokale niveau wordt ook ingezet op niet-vergunde functiewijzigingen en zonevreemde woningen, het optrekken van niet-vergunde gebouwen in agrarische gebieden en niet-vergunde reliëfwijzigingen die een significante invloed hebben op de waterimpact. Het gaat dan over recente schendingen en functiewijzigingen waar kort op de bal kan worden gespeeld.

De handhavingsprioriteiten en het handhavingsprogramma Ruimtelijke Ordening werden respectievelijk vastgelegd in december 2016 en november 2015. Het is duidelijk dat beide aan herziening toe zijn en het lijkt me logisch dat de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen uit het BRV bij deze oefening ook aan bod komen.

Maar zoals gezegd, is hergebruik van hoeves niet altijd en overal verboden noch onwenselijk.

Zoals ook gezegd, zal ik aan de Vlaamse Regering een voorstel doen om de bestaande generieke regelgeving aan te passen in functie van de beleidsdoelstellingen en de principes van de strategische visie van het BRV. Ik heb in een voorafmalige commissie ook meermaals verwezen naar enkele studies waarin voorstellen worden gedaan om die regelgeving in overeenstemming te brengen met het BRV. Het is op dit moment nog te vroeg om hierover al uitspraken te doen.

De problematiek om onze landbouwgronden maximaal te vrijwaren voor voedselproductie, is ook al vele malen aan bod gekomen. Zoals ik heb gezegd, is vandaag nog zo'n 650.000 hectare in professioneel landbouwgebruik. Dat is ongeveer 50 procent van Vlaanderen.

Hoe kunnen we ervoor zorgen dat die ruimte maximaal ten dienste van de landbouw blijft? Naast het verfijnen van de mogelijkheden van zonevreemde functiewijzigingen, denk ik bijvoorbeeld ook aan het aanduiden van strategische landbouwgebieden. In de strategische visie van het BRV wordt ook expliciet aangegeven dat de strategische landbouwgebieden behouden moeten kunnen blijven voor de beroepslandbouw in functie van de voedselvraag. Het gaat om grote aaneengesloten akkerbouw-, fruitteelt- en veeteeltgebieden alsook over kleinere productieve groenteteeltgebieden. We kunnen dat doen via de ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) of via de beleidskaders. Een derde piste is het invoeren van een algemeen voorkeepsrecht in die strategische landbouwgebieden. Dit zou neerkomen op een gigantische grondenbank op landbouwgebied. De Vlaamse Landmaatschappij (VLM) zou de gronden dan kunnen inzetten bij ruilverkavelingen. De vraag is natuurlijk wel in hoeverre dit een oplossing biedt voor het probleem, omdat dit zou vereisen dat landbouwers die gronden dan weer aankopen bij de VLM terwijl vandaag ook veel gronden in huur of pacht zijn.

In ieder geval, ik zal in overleg gaan en luisteren naar voorstellen van de landbouw-sector zelf om die strategische landbouwgebieden te vrijwaren voor de voedsel-productie. Nogmaals, naast de strategische landbouwgebieden en de natuurkern-gebieden moeten we ook werk maken van verwerving en medegebruik in de multi-functionele open ruimte. Zomaar alles overal gaan verbieden, ga ik zeker niet doen.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord.

U hoort mij niet zeggen dat u de bestaande bewoning op het platteland nu moet beginnen af te breken, maar u hoort mij wel zeggen dat we in de leegstaande gebouwen die er nu zijn, geen extra kans mogen creëren om er meer gezinswo-ningen te realiseren.

Uw antwoord geeft mij die garantie helemaal niet. U opent die deur. Want ook met het Instrumentendecreet dat we volgende week zullen bespreken, geeft u extra mogelijkheden om meer gezinswoningen op het platteland te vestigen. Dat staat haaks op het openruimtebeleid dat u zelf wenst te voeren. Ik herhaal dus nog eens mijn vraag: we hebben hier 20 procent aan zonevreemde activiteiten op het platte-land. Er is eigenlijk nauwelijks handhaving, nauwelijks controle op al die onver-gunde, zonevreemde activiteiten, waarvan heel duidelijk werd aangetoond dat die effectief aanwezig zijn. Zolang u geen inspanningen levert om ook dat aan de kaak te stellen en die problematiek heel helder naar voren te brengen, zal die zone-vreemde en onvergunde activiteit gewoon verdergaan.

Mijn grote zorg is dat u, in de plaats van een openruimtebeleid te activeren, net de mogelijkheid creëert om extra invulling te geven aan die gebouwen die nu leegstaan. En zo zet u die 'urban sprawl' verder. Daar is niemand mee gebaat, ook de landbouwers niet. Want het zal de prijs van de hoeves opdrijven in plaats van ze betaalbaar te maken. Mijn vraag is dan ook of u extra zult inzetten op hand-having voor zaken die nu niet zijn vergund, en waarvoor mensen in overtreding zijn? Zult u in extra middelen voorzien voor locaties waar afbraak echt noodzakelijk is, in plaats van te zoeken naar nieuwe invullingen, die op hun beurt extra lasten met zich meebrengen? Die nieuwe invullingen staan immers haaks op het BVR.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik had nog een bijkomende vraag, minister, in verband met de zonevreemde functies. U zegt dat we die nog verder moeten verfijnen. De beleidskaders hiervoor moeten momenteel nog worden gemaakt, in het kader van de uitvoering van die strategische visie van het BRV. Maar onze vraag is hoe de timing eruitziet voor het verfijnen van zonevreemde functies. Hebt u daar een timing voor?

De voorzitter: De heer Nachtergaele heeft het woord.

Joris Nachtergaele (N-VA): Ik zou toch enige nuance willen aanbrengen in dit complexe debat. Als je die problematiek vanuit een andere hoek bekijkt, namelijk het woonaanbod op het platteland, dan zien we dat veel plattelandsgemeenten het moeilijk hebben om een betaalbaar woonaanbod op de markt te brengen. Tege-lijkertijd heb je nog veel van die historische vierkantshoeves die grotendeels leeg-staan. Dat is bebouwde ruimte waarvan het woonhuis bewoond is, maar waarvan de schuren niet worden omgevormd naar een andere, nuttige activiteit. Ik denk dat het geen kwaad kan om ook dat aspect eens in ogenschouw te nemen.

Ik geef een heel concreet voorbeeld: in onze gemeente Maarkedal hebben we geen woninguitbreidingsgebied meer beschikbaar, en zien we de woningprijzen om-hooggaan. Maar we hebben heel wat hoeves waarvan drie vierde van de gebouwen leegstaat. We moeten toch eens durven na te denken over een nuttige, zachte

bestemming voor die leegstaande gebouwen. Dat wilde ik toch even aan het debat toevoegen. Ik dank u.

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

Leo Pieters (Vlaams Belang): Ik wil toch nog even aansluiten. Er wordt hier net aangegeven dat bepaalde gemeenten geen uitbreidingszones meer hebben. Maar dan komt mijn vraag: als men hoeves verkoopt als woongelegenheden, in welke mate hebben we het dan nog in de hand dat naburige percelen of tussenpercelen niet alsnog worden opgevuld met gewone woonpercelen? Want niet elke gemeente heeft de mogelijkheid om blijvend uit te breiden, dacht ik.

Er zijn gemeenten genoeg die daar wel de mogelijkheid toe hebben en die moeten dan ook die kans krijgen. Soms moeten we gemeenten ook beschermen tegen zichzelf om de lintbebouwing tegen te gaan.

Carina Van Cauter (Open Vld): Mijnheer Nachtergaele, mevrouw Schauvliege, ik kan alleen maar bekrachtigen dat indien we effectief naar een bouwshift willen gaan, we het bestaande patrimonium zullen moeten herbestemmen, want anders zullen we niet in de mogelijkheid zijn om zonder bijkomende verharding te voorzien in het aantal woongelegenheden waar we nood aan hebben. Plus 80.000 woongelegenheden in de komende jaren. Mensen die op zoek zijn naar een woning zullen we ergens moeten huisvesten.

U doet het voorkomen alsof de huidige regeling voor herbestemming van gedes-affecteerde landbouwbedrijven in strijd zou zijn met de beleidsvisie Ruimte Vlaanderen. Dat is niet zo. Er staat: "Er geldt een strikt kader voor hergebruik van voormalige landbouwbedrijfsgebouwen of andere bestaande zonevreemde bebouwing."

Er geldt een strikt kader. We hebben in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) een regeling ingeschreven – geen uitzonderingsbepaling voor een bepaalde periode – dat onder bepaalde strikte voorwaarden gedes-affecteerde landbouwbedrijven kunnen worden herbestemd. Die regeling is bekrachtigd in het regeerakkoord en het staat in de VCRO.

Minister, ik hoor u dat graag zeggen. Anders gaan we bijkomende activiteiten en herbestemmingen toelaten binnen het agrarisch gebied. Daar moeten we bedachtzaam en weloverwogen mee omgaan. Er komt een beleidskader om daar regels voor te installeren en dat is een zeer goede zaak. Zoals u aangeeft, de contractconvenantbenadering om bepaalde gebouwen en percelen niet definitief te laten verdwijnen voor de landbouw, maar tijdelijk een andere invulling te geven omdat er nood aan is en er geen andere vraag is vanuit de landbouw, dat lijkt mij een goede piste. Het is een en-en-verhaal: je zorgt voor benutting van het bestaande patrimonium zonder het definitief te laten verloren gaan voor de landbouw.

Dat biedt echt wel uitdagingen en ik ben blij dat we volgende week gaan starten met de bespreking van het ontwerp van Instrumentendecreet, zodat daar in de praktijk werk van kan worden gemaakt.

Minister Zuhair Demir: Collega's, veel is gezegd. Mevrouw Schauvliege, ik wil benadrukken wat u hebt geïnsinueerd. Ik heb niet gezegd dat we de regels gaan verruimen, integendeel. Ik heb gezegd dat we de regels gaan verstrengen, dat de landbouwzetels die vrijkomen bij voorkeur een agrarische functie moeten krijgen. In tweede orde kan een niet-agrarische herbestemming ook, maar er zijn drie voorwaarden aan gekoppeld: draagkracht, mobiliteitsvraagstuk en geen bijkomende verharding of ruimtebeslag. Daar was ik heel duidelijk over.

Dat is het verschil in visie, maar dat is geen probleem, dat mag en is altijd gezond. Ik zal de leegstaande hoeves die er vandaag zijn op het platteland niet met een

bulldozer platgooien en daar open ruimte creëren. Dat ga ik niet doen en dat is ook niet gezond. In de commissie Platteland zeggen alle commissieleden dat er wat meer activiteit moet en dat het leefbaar moet enzovoort. Van twee dingen een: ik ga dat niet doen. We moeten goed nadenken, op een gezonde manier, met een goede balans en zonder bijkomende verharding, hoe we die leegstaande hoeves eventueel kunnen herbestemmen.

Er is ook een subsidieregeling voor slopen in geval van. Als men wil slopen, dan is er het decreet Leegstaande Bedrijfsruimten en er zijn onthardingssubsidies gepland. Er is ook het Instrumentendecreet, en het instrument van convenant-contractbenadering.

Er zijn dus verschillende instrumenten om ervoor te zorgen dat we de regels niet gaan verruimen, en dat er geen bijkomende verharding en ruimtebeslag is. U zegt dat dit weg moet voor de open ruimte. Nemen we die hypothese, dan is de vraag wie die landbouwer gaat vergoeden. Vergeet immers niet dat zo'n leegstaande hoeve vaak het pensioen is van een landbouwer. Dat is dus een gevoeligheid waarover we ook moeten nadenken. Er zijn voldoende instrumenten om ervoor te zorgen dat er geen bijkomende verharding, geen bijkomend ruimtebeslag is. Dat moet de doelstelling zijn. Mevrouw Brouwers, ik denk dat u het was die vragen stelde over de timing, de wijziging van het besluit, de functiewijziging enzovoort. We zijn bezig met de beleidskaders voor het BRV. Dat zal daarmee samengaan.

Wat handhaving betreft, heb ik geantwoord dat dat een gedeelde bevoegdheid is van Vlaanderen en de lokale besturen. Ik roep ook de lokale besturen op om ter zake in de nodige handhaving te voorzien, want niet alles kan worden verwacht van Vlaanderen, helaas.

Dan wacht ik ook de discussie over het ontwerp van Instrumentendecreet af. Ik denk dat dat binnenkort hier in het parlement ter bespreking wordt voorgelegd, met ook een hoorzitting.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, ik wil hier nog heel duidelijk stellen dat het niet zo is dat wij vragen om met de bulldozer overal gebouwen neer te halen. Wel moet er een oplossing worden gezocht voor nutteloze gebouwen, gebouwen die storen in de open ruimte. Dat kan niet zomaar een functie-invulling zijn.

Mevrouw Van Cauter, u geeft heel terecht aan dat er al heel veel mogelijkheden zijn om functiewijzigingen te realiseren, dat die ook worden benut. Ik stel alleen maar vast dat er naast de juiste regeling ook nog altijd heel veel overtredingen worden toegepast. Als we gewoon al screenen op het platteland, dan zien we de ene overtreding na de andere. Er is dus wel degelijk extra handhaving nodig om ervoor te zorgen dat al die ruime regels die er al zijn, niet nog ruimer worden geïnterpreteerd.

Minister, dan stel ik vast dat u die taak eigenlijk toewijst aan de lokale besturen, en dan weten we wat het resultaat is: geen enkel lokaal bestuur zal daar zeer actief werk van maken. Ik ben dus eigenlijk helemaal niet tevreden met het antwoord. Ik denk dat we op die manier helemaal niet zullen zorgen voor open ruimte, dat we alleen maar de prijs van de hoeves zullen opdrijven en dat we met de verkrotting van ons landbouwpatrimonium zullen blijven zitten. Ik vind het jammer.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de beoordeling van aanvragen voor de inrichting van een natuurbegraafplaats – 1087 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, natuurbegraafplaatsen zijn nog niet zo lang mogelijk, namelijk sedert het voorstel van decreet dat hier in oktober 2016 werd goedgekeurd. Dat decreet heeft het mogelijk gemaakt dat een lokaal bestuur zones in natuur- of bosgebied kan aanduiden waarbinnen het verstrooien of begraven van assen, al dan niet in een afbreekbare urne, kan gebeuren. We wisten dat daar vraag naar was. Mensen kunnen zo vaak een persoonlijkere invulling geven aan een afscheid.

Het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) heeft in uitvoering van dat decreet een interne richtlijn opgemaakt voor de beoordeling van aanvragen tot inrichting van een natuurbegraafplaats op bos- of natuurlocaties. Die richtlijn geeft een duidelijk beeld van het juridisch kader en van mogelijke oplossingen. Voor de lokale besturen werd een infofiche over het thema uitgewerkt. Deze kompasnaald vat de essentie van de richtlijn samen. Dat zei de toenmalige minister in antwoord op mijn vraag om uitleg hierover van 23 januari 2018.

In die kompasnaald wordt onder meer de procedure uitgelegd om een dergelijke natuurbegraafplaats te kunnen inrichten. Er worden ook criteria meegegeven om een natuurbegraafplek aan te duiden. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat er heel grote borden of dergelijke gebruikt worden. Voorbeelden van die criteria zijn onder meer ecologisch: is de natuurbegraafplek verenigbaar met de natuur en met het natuurbeheer? Een wettelijk criterium luidt: wat is de wettelijke context? En: hou rekening met Europese natuurdoelen.

Hierin wordt gewezen op de nood aan verenigbaarheid met de natuur en het natuurbeheer, zonder dat er wordt bepaald dat een natuurbegraafplaats in bepaalde zones niet mogelijk zou zijn. Ik wijs er nogmaals op: het gaat natuurlijk alleen maar over het uitstrooien van assen of het begraven van assen in een afbreekbare urne. Dat is altijd duidelijk bepaald. Het is zeker niet de bedoeling om daar andere zaken als herdenkingstekens of dergelijke te plaatsen. Wat er vandaag soms wel gebeurt, is dat er in een afbreekbare urne een ent van een boom wordt gestopt, waardoor er op die plek een boom groeit als symbool van nieuw leven. Die onverenigbaarheid is ook niet in de regelgeving opgenomen.

Indien er voor de beoogde locatie reeds een natuurbeheerplan bestaat, volstaat een aanpassing daarvan en een aanpassing van de toegankelijkheidsregeling. Als er nog geen natuurbeheerplan bestaat, moet er een nieuw plan met toegankelijkheidsregeling worden opgemaakt.

Als alternatief kan het ANB ook een globale machtiging afleveren voor wat de bevoegdheden van het ANB betreft, specifiek voor de inrichting van de zone voor asverstrooiing of het begraven van biologisch afbreekbare urnen. Deze machtiging wordt geïntegreerd in een toegankelijkheidsregeling. Dat is een tijdelijke afspraak die op termijn kan overgaan in een natuurbeheerplan.

Voor zover de door de gemeenteraad aangeduide zone voor asverstrooiing of het begraven van biologisch afbreekbare urnen een bos- of natuurlocatie betreft, wordt het best contact opgenomen met het ANB, zo wordt gesteld. Gelet op het bijzondere en semipermanente karakter van dergelijke zones en de noodzaak tot

goede afstemming met het overige gebruik van een gebied, wordt de inrichting ervan bij voorkeur geregeld via een natuurbeheerplan met bijbehorende toegankelijkheidsregeling, aldus de toenmalige minister in antwoord op mijn vraag om uitleg van 23 januari 2018.

In januari 2019 heb ik hierover een schriftelijke vraag gesteld. Toen werd mij een overzicht gegeven van de tot dan toe goedgekeurde zones voor het verstrooien van assen of het begraven van biologisch afbreekbare urnen. Ondertussen staan we een jaar verder. Dat is voor mij een aanleiding om een stand van zaken op te vragen bij u, minister.

Wat is de verantwoording van de bepaling in de kompasnaald dat er voor de aanduiding als natuurbegraafplaats een verenigbaarheid moet zijn met de natuur en het natuurbeheer? Op welke manier wordt die toetsing gedaan door de verschillende afdelingen van het ANB?

Is er sprake van een onverenigbaarheid van een natuurbegraafplaats met de aanduiding van een zone als habitatrichtlijngebied of vogelrichtlijngebied?

Bent u op de hoogte van verschillende beoordelingen door de verschillende diensten van het ANB? Hoe zult u ervoor zorgen dat er ter zake een gelijk beleid wordt gevoerd en dat natuurbegraafplaatsen conform het decreet kunnen worden aangeduid door de gemeenten?

Hoeveel natuurbeheerplannen werden opgemaakt, zijn in opmaak of werden gewijzigd met het oog op de inrichting van een zone voor het verstrooien van assen of het begraven van biologisch afbreekbare urnen? Hoeveel daarvan zijn intussen goedgekeurd of niet goedgekeurd en waarom? In welke gemeenten werd hiertoe een initiatief genomen? Over hoeveel en welke zones gaat het?

Hoeveel globale machtigingen werden al afgeleverd met het oog op de inrichting van een zone voor het verstrooien van assen of het begraven van biologisch afbreekbare urnen? In welke gemeenten en welke zones? Werden er al machtigingen geweigerd? Zo ja, hoeveel, waar en om welke reden?

Aan de goedkeuring van een natuurbeheerplan of een wijziging ervan en een globale machtiging gaat een openbaar onderzoek vooraf. Bent u ervan op de hoogte in hoeverre er bij de aanvragen voor de inrichting van een natuurbegraafplaats – dus een zone voor asverstrooiing of begraving van een afbreekbare urne – sprake is van al dan niet gegronde bezwaarschriften?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Mevrouw Schryvers, ik heb gezien dat u daar in het verleden al een aantal vragen over hebt gesteld. Op een natuurbegraafplek blijft de hoofdfunctie uiteraard natuur. Dat betekent dat het begraven of verstrooien van crematieas geen negatieve impact mag hebben op de natuur. Het zijn de beleidsadviseurs en de deskundigen van de natuurbeheerplannen binnen het Agentschap voor Natuur en Bos die de aanvragen hieromtrent beoordelen. Dit gebeurt op basis van de interne richtlijn voor de beoordeling van aanvragen tot inrichting van een natuurbegraafplek op bos- of natuurlocaties, en op basis van de vigerende wetgeving – het Natuur- en Bosdecreet – voor het betreffende gebied.

Daarnaast wil ik inzetten op het vergroenen van de woon- en werkomgeving, inclusief de begraafplaatsen buiten natuurgebied. Zo heb ik recent de vergroening en ecologische inrichting van een begraafplaats in Turnhout ondersteund.

Habitat- of vogelrichtlijngebieden worden niet a priori uitgesloten. Uiteraard wordt hier ook een afweging gemaakt met de vooropgestelde natuurdoelen.

Uiteraard zijn er regionale verschillen, maar het ANB streeft wel een gelijkwaardige beoordeling na in zijn adviezen. Hiertoe werd een interne richtlijn opgemaakt die beschikbaar is gesteld op de website.

Tot op heden zijn er vier toegankelijkheidsregelingen, inclusief machtiging, voor natuurbegraafplekken goedgekeurd. Het gaat om Villa Markey in Zoersel, Sint-Antonius in Zoersel, Isaekshoef in Lanaken en Rondenbos in Beersel. Er zijn nog geen natuurbeheerplannen opgemaakt of aangepast in functie van natuurbegraafplekken.

Er werden nog geen machtigingen geweigerd. De vraag van de gemeente Zoersel om nog een derde natuurbegraafplaats in te richten, werd positief onthaald door het agentschap, maar er werd een alternatieve locatie voorgesteld. De beheerder acht de komst van een natuurbegraafplaats op de door de gemeente voorgestelde plek niet gewenst, gezien de natuurdoelen die men er wenst te realiseren. Deze informatie werd overgemaakt aan de bevoegde schepen.

Voor de hierboven goedgekeurde natuurbegraafplekken werd wel degelijk de volledige procedure gevolgd en werd ook een publieke consultatie georganiseerd, voorafgaand de opmaak van de globale machtiging. Er werd één bezwaarschrift ingediend voor de natuurbegraafplek Villa Markey in Zoersel. Het gemeentebestuur heeft dit bezwaarschrift ontvankelijk verklaard maar ongegrond geacht.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Van het laatste ben ik natuurlijk zelf op de hoogte.

De reden waarom ik deze vraag stel, is omdat ik graag opvolging doe van initiatieven die in het verleden zijn genomen en omdat ik weet dat er vraag naar is. Dit staat nog maar in zijn kinderschoenen. De gemeenten kunnen plaatsen aanduiden en ik ben ervan overtuigd dat ze dit vanaf nu steeds meer zullen doen. Als ik de uitvaartsector beluister, dan blijkt er effectief vraag naar te zijn.

Sinds een aantal jaren mogen mensen assen mee naar huis nemen. Er moet dan op een bepaald moment ook een bestemming aan worden gegeven. Sinds die mogelijkheid er is, weet ik dat er vraag naar is om assen ook te kunnen uitstrooien in de natuur. Minister, u hebt het niet genoemd, maar eigenlijk is een uitstrooiing op de Schelde ook een uitvoering van hetzelfde decreet en een toepassing van hetzelfde principe. We weten dat de stad Antwerpen dat mogelijk heeft gemaakt en dat dat ondertussen heel vaak gebeurt: elke maand verschillende keren.

Op zo'n natuurbegraafplaats zelf gaat het natuurlijk niet om grote aantallen, wat zeker ook niet de bedoeling is. We willen mensen gewoon de mogelijkheid laten en we weten dat het ook helend kan werken. De impact op de natuur mag trouwens niet overschat worden. Het is niet dat er in een boszone plots wekelijks uitstrooiingen zullen plaatsvinden. Dat is wat ik wil meegeven. Als er dergelijke beoordelingen gebeuren, dan moet er rekening mee worden gehouden dat dit soms wel eens gebeurt, maar niet in groten getale.

Het was me ter ore gekomen dat er toch wel verschillende beoordelingen zijn in verschillende regio's. De mogelijkheid van natuurbegraafplaatsen staat nog maar in zijn kinderschoenen. Als we nu al zien, minister, dat er verschillende beoordelingen zijn, dan wil ik vragen om erover te waken dat het decreet in bepaalde regio's niet moeilijker toepasbaar zou zijn dan in andere, want dan mist het natuurlijk zijn doel. Er zijn nog maar enkele van die natuurbegraafplaatsen, maar toch is me dat al ter ore gekomen en u hebt het ook bevestigd, dus vandaar mijn oproep om er samen voor te zorgen dat we die mogelijkheid, die gecreëerd is en die tegemoetkomt aan een maatschappelijke vraag – daar ben ik echt heel zeker van –, alle kansen laten.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Mevrouw Schryvers, hartelijk dank voor uw vraag.

De problematiek van natuurbegraafplaatsen, daar heb ik ook al een aantal schriftelijke vragen over gesteld. Mijn ervaringen uit het verleden leren me dat het inderdaad niet zo eenvoudig blijkt te zijn om een plek te vinden waar een natuurbegraafplaats ingericht kan worden. Ik kan eigenlijk alleen maar bevestigen dat de criteria die gebruikt worden om te bepalen wat waar komt, niet altijd zo eenduidig zijn.

De regeling bestaat sinds 2016. Sinds 2016 bestaat er een mogelijkheid om een natuurbegraafplaats aan te leggen. Er is een heel grote vraag naar. Dat gaat niet over onwaarschijnlijk veel mensen, maar er is wel op heel wat verschillende locaties vraag naar een plaats om natuurbegraafplaatsen te voorzien. Desalniettemin zien we dat Vlaanderen sinds 2016 nog maar vier natuurbegraafplaatsen heeft ingericht of voorzien.

Mijn vraag is dan ook of er al een evaluatie heeft plaatsgevonden. Matchen de vier ingerichte begraafplaatsen met de opgelijste criteria en dat kompas dat is opgesteld? Kunnen daar al conclusies uit worden getrokken?

We moeten er immers voor zorgen dat we een vlotte toegang tot natuurbegraafplaatsen mogelijk maken. Dat hoeven geen grote oppervlaktes te zijn, maar we zouden er toch toe moeten komen dat er op meerdere locaties in Vlaanderen natuurbegraafplaatsen zijn. Nu zijn er twee in Zoersel, een in Lanaken en een in Beersel. Ondanks de interesse kun je nauwelijks van een groot succes spreken. Kan daar geen evaluatie op gebeuren?

Zouden we niet kunnen zoeken naar manieren om dat toch wat toegankelijker te maken, zonder daar zware inrichtingen of grote infrastructuur voor te voorzien, want dat is absoluut niet de bedoeling. Ik denk dat de Vlaming de kans moet krijgen om in zijn eigen gemeente op een natuurbegraafplaats terecht te kunnen.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Ik wil de twee sprekers zeggen dat ik hun vraag ondersteun. Als de gemeente een aanvraag indient – in overeenstemming met de natuurdoelen enzovoort –, zal ik proberen om die zoveel mogelijk gunstig te bestemmen. Er is inderdaad vraag naar en het is een vraag die we moeten respecteren. Ook in Nederland bijvoorbeeld komen er meer en meer. Het sterkt mij in de overtuiging dat we er een kader voor moeten hebben.

Ik zal met de administratie nagaan waarom er in het verleden maar vier waren. Wat zijn de onderliggende redenen? Kunnen we dit niet op een andere manier behandelen om tegemoet te komen aan de vraag? Ik sta er zeker positief tegenover.

Ik zie daarnaast nog twee mogelijkheden om het in het kader van de bosuitbreidingsplannen mee te nemen. Ik zie een aansluiting mogelijk. Als gemeenten zeggen dat ze de bestaande begraafplaatsen ecologischer en groener willen maken zodat ze evolueren naar een natuurbegraafplaats, dan kunnen we de nodige ondersteuning bieden.

Ik zal nagaan of er inderdaad een probleem is bij de diensten en of men te streng is. Ik zal vragen wat de bezwaren zijn. Misschien zijn er te weinig lokale besturen; de aanvraag moet natuurlijk vanuit de lokale besturen komen. Misschien zit daar het probleem. Als een lokaal bestuur de vraag stelt, in overeenstemming met de natuurdoelen die we niet al te strikt moeten interpreteren, moeten we dat zoveel mogelijk in een kader ondersteunen.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Minister, dat u initiatieven neemt voor de vergroening van de bestaande begraafplaatsen, is vanzelfsprekend heel goed. Wij zullen u absoluut ondersteunen. We weten allemaal dat het nu al vaak heel mooie en rustgevende plaatsen zijn. In sommige grote begraafplaatsen uit het verleden werd er nog niet zoveel rekening gehouden met de naturomgeving. Het is dus goed dat u een initiatief zult nemen.

Het zijn nog maar enkele zones die in uitvoering van het decreet worden aangeduid als natuurbegraafplaats. Steden en gemeenten moeten dit ook nog meer leren kennen. In Zoersel kregen we al verschillende vragen van andere lokale besturen naar informatie. Ze willen eens komen kijken hoe het er in de praktijk aan toegaat. De eerste natuurbegraafplaats is bijna twee jaar geopend. Verschillende mensen hebben er bomen laten planten, hebben een afbreekbare urne geplaatst of hebben de as van een familielid laten uitstrooien. We hebben gevoeld dat er vraag naar is. Er zijn geen monumenten. Er mogen geen bloemen meer worden gelegd. Het is volwaardige natuur. Minister, als u vragen zou krijgen van uw diensten – het is een uitdrukkelijk verbod in alle regelgeving –: het wordt zo wel echt uitgevoerd en het moet vanzelfsprekend ook zo worden uitgevoerd.

U sprak over nieuwe bossen. We weten dat er in heel wat gemeenten initiatieven worden genomen om geboortebossen aan te planten voor elk kind dat dat jaar wordt geboren. Toen we dat decreet goedkeurden, heb ik gezegd dat er misschien ook mogelijkheden zouden kunnen zijn om op deze manier ook herdenkingsbossen aan te planten waar mensen zelf aan kunnen meewerken. Misschien moeten we onderzoeken of we dit als mogelijkheid kunnen suggereren aan de lokale besturen.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Ik had de diensten gevraagd hoeveel lokale besturen een aanvraag hebben ingediend, en hoeveel van die aanvragen er werden geweigerd. Ik kan nu wel bevestigen dat we geen enkele vraag hebben geweigerd. De lokale besturen die een aanvraag hebben ingediend hebben we ondersteund. Dat is er dan ook gekomen.

Wat het derde verzoek van Zoersel betreft, hebben wij vanwege andere doeleinden een andere plek aangeduid. Ik wil ook niet het idee laten ontstaan dat de diensten dat zouden weigeren, want tot nog toe heeft de administratie geen enkele aanvraag geweigerd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de massale dumping van kleren – 1140 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Afgelopen week vernamen we dat België kampioen is in het dumpen van kleding. We gooien 14,8 kilogram per inwoner weg. In de ons omringende landen is dat een pak minder; in Frankrijk is dat bijvoorbeeld 3,1 kilogram per persoon, of minder dan een kwart van wat de Belg dumpst.

Ook wordt het grootste deel van die kleding verbrand of gedumpt op stortplaatsen. Iedere Belg verbrandt jaarlijks zo'n 3,7 kilo textielafval. Slechts 1,5 kilo per Belg

wordt jaarlijks gerecycleerd. We verbranden dus dubbel zoveel als we recyclen. Deze ranking is gebaseerd op textielgegevens van Eurostat, en de cijfers zijn toch wel indrukwekkend. Naast de plasticsoep zitten we dus ook nog eens op een kledingberg.

Een lichtpuntje in dit onderzoek is dat van die 15 kilogram per hoofd zo'n 1,2 kilogram wordt hergebruikt. In Vlaanderen hebben we de kringloopwinkels die momenteel tweedehands kledij verkopen. Maar het concept van hergebruik staat nog in zijn kinderschoenen.

Minister, wat is de visie van de Vlaamse Regering over het bestrijden van de massale kledingdumping? Hoe zal men het grote aandeel van textielverbranding doen dalen? Hoe past de uitdoving van de verbrandingscapaciteit in dit verhaal? Wordt het massale aandeel van textielverbranding in rekening gebracht?

Zal de Vlaamse Regering de capaciteit voor recyclage en hergebruik van textiel versterken? Denkt men aan een capaciteitsuitbreiding in de Vlaamse regio? Zal men hiervoor de nodige investeringen doen? Indien niet, aan welke andere financiële stimuli denkt men? Ik denk dat iedereen het erover eens is dat we de fase van sensibilisering voorbij zijn.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Ik vind het goed dat u de vraag stelt, collega, want als de cijfers niet kloppen zeggen we het ook. Het is immers zo dat Vlaanderen echt kampioen is in het selectief inzamelen van textiel. Daarom maak ik een aantal kanttekeningen bij de cijfers uit het krantenartikel. Het krantenartikel is gebaseerd op een studie van Labfresh, een Amsterdams modelabel voor duurzame herenkledij.

Labfresh vertrekt van textielgegevens van Eurostat en komt zo tot een hoeveelheid ingezameld textiel in België van 14,8 kilogram per inwoner. Dit is zowel textielafval van huishoudens als van bedrijven. Het gaat dus niet alleen over kledij, maar ook over bedrijfsmatig textiel en productieafval van textielbedrijven. Denk bijvoorbeeld aan de tapijtindustrie.

Zeer belangrijk: in Vlaanderen wordt 8,07 kilogram huishoudelijk textielafval per inwoner selectief ingezameld. Dit is dan voornamelijk kledij, schoenen en linnen. We zijn in Vlaanderen duidelijk kampioen van het selectief inzamelen, ook op het vlak van textiel. Ik wil dan ook alle Vlamingen die daar echt wel hun best voor doen, hiervoor bedanken. Je merkt dat ook aan de vele initiatieven die er zijn en de cijfers waarover ik beschik.

Dat het grootste deel van het Vlaamse ingezamelde textielafval wordt verbrand en gestort, klopt totaal niet. De studie vertrekt van Europese gemiddelden. Zo wordt in Europa gemiddeld 51,7 procent van het ingezamelde textielafval gestort en 24,3 procent verbrand. Van het textielafval dat in Vlaanderen blijft – dat is voornamelijk het bedrijfsafval – wordt minder dan 1 procent gestort of verbrand. Het merendeel wordt gerecycleerd.

Het huishoudelijk textiel wordt in Vlaanderen voornamelijk ingezameld door de kringloopcentra en privaatrechtelijke inzamelaars. De kringloopcentra verkopen 28 procent van wat ze inzamelen in hun eigen winkels. Dat wordt dus sowieso al hergebruikt. De rest gaat naar de privaatrechtelijke inzamelaars. Die exporteren, na sortering, het ingezamelde textiel naar het voormalige Oostblok, Afrika en Indië. Zij stellen dat er 55 procent naar hergebruik gaat, 35 procent naar recyclage en 10 procent naar storten en verbranden.

Het aandeel van selectief ingezameld textiel dat naar verbranding gaat, is dus heel klein. Daarom wil ik ook alle vrijwilligers die dagelijks in die sector werken, bedanken.

Er is echt wel heel veel man op de been om kledij verder te gebruiken of te recyclen via kringloopcentra, maar ook via andere verzamelaars. Ik denk aan verschillende netwerken tegen armoede.

Ik zet ook verder in op het verminderen van textiel in het restafval. In dat restafval, meer bepaald in het huisvuil, zit nog een hoeveelheid textiel die nog in aanmerking komt voor hergebruik of recyclage. Daarom heeft Vlaanderen twee jaar geleden de sorteerboodschap verduidelijkt. Volgens de nieuwe sorteerregels worden naast herbruikbare kleding en schoenen nu ook versleten kleding, schoenen, lakens en andere stoffen selectief ingezameld. Verdere sensibilisering moet er dan ook voor zorgen dat het aandeel textiel in het restafval, dat al heel klein is, verder daalt.

In dat opzicht is er in Vlaanderen en bij de Vlaming een heel goede mentaliteit. Als je naar jezelf kijkt, zie je dat ook. Ik zie dat thuis ook bij mijn kind. Oude kleren geef je door, vriendinnen en families wisselen heel veel uit. Er wordt heel veel naar de kringloopwinkel gebracht.

Vlaanderen beschikt over een uitgebreid netwerk voor hergebruik van textiel. Naast de kringloopcentra zijn er tweedehandswinkels en de privaatrechtelijke textielinzamelaars die allen als hoofddoel hebben de verkoop van tweedehandstextiel. Dit loopt behoorlijk goed. Diegenen die daar consumeren, kunnen dat weten. Er zijn ook heel wat apps ter beschikking om kleren verder door te geven. Een verdere sensibilisering met een ruimere sorteerboodschap moet ervoor zorgen dat er nog minder textielafval gestort of verbrand wordt, en dat wil ik verder ondersteunen.

In de diverse subsidieoproepen van Vlaanderen Circulair zijn projecten met betrekking tot textiel goed vertegenwoordigd. Het gaat hier zowel over projecten met betrekking tot nieuwe businessmodellen, bijvoorbeeld kledingbibliotheken, als projecten inzake de levensduurverlenging en het hergebruik en de hoogwaardige recyclage van textiel. Een aantal van die projecten kunnen zeker nog verder worden uitgerold door zowel privé- als publieke partijen. Bovendien onderzoekt mijn administratie welke lessen we zelf uit die projecten kunnen trekken om ons beleid bij te sturen.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, u beweert dus dat die cijfers fout zijn. Ik zal dat niet bestrijden. Ik zal dat grondiger onderzoeken. Ik denk echter toch dat we op het vlak van textiel nog stappen kunnen zetten. Ik zal nu echter de discussie niet aangaan, want op dit moment weet ik niet wat precies de knoop is ter zake. Ik hoop dat u gelijk hebt en dat we inderdaad goed bezig zijn, maar ik vind het zeer bizar dat een Europese studie dan het tegendeel bewijst. Ik kom hier dus zeker nog op terug en zal bekijken of dat wel degelijk klopt.

De voorzitter: Mevrouw Perdaens heeft het woord.

Freya Perdaens (N-VA): Naar mijn mening heeft de vraag van mevrouw Schauvliege weinig om het lijf. De genuanceerde cijfers die de minister deelt, geven een heel ander beeld van de situatie dan het beeld dat mevrouw Schauvliege tekende. Ik zou mijn collega dan ook willen aanraden om meer dan één bron te checken vooraleer te spreken van massale dumping. De sensibilisering, zeker bij particulieren, blijkt duidelijk vruchten af te werpen. Dat gezegd zijnde: het kan natuurlijk beter. In Vlaanderen zijn er merkbare verschillen tussen de diverse intercommunales wat inzameling betreft. Dat blijkt uit cijfers op basis van een schriftelijke vraag die ik stelde. Eruit blijkt onder meer dat sommige intercommunales 5 en andere tot 11 kilogram textiel per inwoner inzamelen. Collega, dat zijn cijfers die u misschien kunt opzoeken.

Dat versleten kledij ook selectief wordt ingezameld, is misschien een element dat nog niet bij iedereen bekend is. Zijn er hier mogelijkheden, om er zodoende voor

te zorgen dat ook de kinderen achteraan in de klas mee zijn? Misschien ziet de collega dan meer heil in boetes dan in extra sensibilisering, maar ik geloof daar in dezen zeker niet in, temeer omdat de cijfers helemaal niet zo dramatisch zijn als initieel bleek uit de vraag. Maar opnieuw, het kan altijd beter. Op welke manier sensibiliseren we nu bij particulieren, onder meer dus voor dat selectief inzamelen van echt versleten kledij, en bij de industrie, en is daar nog ruimte voor verbetering, om onze cijfers nog beter te maken?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Het gemiddelde in Vlaanderen wordt dus op 8,07 kilogram geschat. Dat schommelt dus wel tussen de cijfers waarnaar collega Perdaens verwees. Ook als we dat op wereldschaal bekijken, zitten we dus goed op dat gebied, maar natuurlijk moeten we elke verbetering doen die we kunnen doen, en ik zal verder die weg bewandelen, want het is niet de bedoeling dat we achteruitgaan. De bedoeling is om het nog beter te kunnen doen, en ik zie ter zake ook wel een opportuniteit met betrekking tot kringloopcentra, om daar nog nauwer mee samen te werken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Ludwig Vandenhove aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over oefenterreinen voor het trainen van reddingshonden – 1156 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: De heer Vandenhove heeft het woord.

Ludwig Vandenhove (sp.a): Minister, een relatief korte vraag, maar ik wil ze toch stellen aan u, omdat het niet alleen over natuur gaat, maar ook voor een stuk over veiligheid en justitie, en ik weet dat het uw ambitie is, los van de discussie of dat een bevoegdheid is van Vlaanderen of een federale, om ook op dat vlak het een en ander te doen. Het gaat over de problematiek van de reddingshonden. In ons land is dat eigenlijk slecht of niet georganiseerd. Uiteraard doet de federale politie op dat vlak een aantal dingen. Er zijn heel wat vzw's actief op dat vlak, waarvan de ene al serieuzer is dan de andere. Los daarvan zou het goed zijn dat daar ook eens duidelijkheid over wordt gecreëerd.

Ik kreeg nu echter wel een heel specifieke vraag van een vzw, die trouwens vrij goed samenwerkt met de politieschool bij ons in Limburg. Zij hebben moeilijkheden om terreinen te vinden om te oefenen. Ze begeven zich dan nogal eens in groene zones of bossen die eigendom zijn van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) of daaraan grenzen. Sommige boswachters tolereren dat, maar andere helemaal niet, en dan vallen er zelfs boetes. Terwijl ze natuurlijk zeggen: andere activiteiten kunnen eventueel wel in die eigendommen van het ANB. Ze verwijzen dan naar jagers. Ik weet niet of dat echt correct is. Ik heb ondertussen ook nagevraagd in welke zones van het ANB in Vlaanderen er eventueel gejaagd wordt.

Mijn vraag is heel concreet. Kunt u niet via een omzendbrief of via een interne nota bij de diensten van het ANB de problematiek aankaarten en bekijken of bijvoorbeeld via een melding – hetzij via politiescholen, hetzij via andere wegen – vzw's die het wel goed menen, onder bepaalde omstandigheden wel gebruik kunnen maken van eigendommen van het ANB om te oefenen? Dat is mijn heel concrete vraag. Het is een vraag vanuit het werkveld. Nogmaals: er zijn bepaalde organisaties waarbij men zich vragen kan stellen. Maar er zijn zeker ook organisaties die, op het moment dat er iets ernstigs gebeurt, samenwerken met officiële diensten;

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Dat is een terechte bezorgdheid, die ik deel. De vraag is of we de huidige regeling moeten herbekijken. Het voorstel is om per provincie een locatie voor te stellen waarin onder volgende voorwaarden een opzoek- of reddingsactie kan worden georganiseerd. Activiteiten in deze zones kunnen worden toegestaan indien de zoekhonden worden aangeliend tijdens de oefensessies en indien de aanvrager wordt aanbevolen door de politie of een andere instantie die bevestigt dat er effectief nood is aan het type acties dat de aanvrager aanbiedt en dat de organisatoren ook op een goed georganiseerde wijze klaarstaan bij oproepen door de politie bij opzoekingswerk.

Tot zover mijn kennis reikt, zijn er geen opsporings- of reddingsactiviteiten waarbij de noodzaak bestaat tot het inzetten van niet-aangeliende honden. Mocht die noodzaak toch door de politiediensten worden ingeroepen, dan kan zo'n actie plaatsvinden in een losloopzone of wordt samen met defensie gezocht naar een bruikbaar terrein.

De geselecteerde locaties zullen zich niet steeds in terreinen van het Agentschap voor Natuur en Bos bevinden. Het is duidelijk dat bestaande oefenterreinen van onder andere de politie en/of militaire domeinen locaties zijn waar dergelijke activiteiten beter inpasbaar zijn. Dat moeten we dus eens bekijken.

Bij het agentschap lopen wel sporadisch aanvragen binnen voor dergelijke oefeningen. Maar, zoals u ook stelt, de organisatie van de verenigingen of clubs die deze aanvragen indienen, is ook van belang en is niet altijd duidelijk voor ons. Tot op heden zijn zeer weinig activiteiten of verenigingen bekend die effectief hebben aangetoond dat zij kunnen bogen op een nauwe samenwerking met of aanbeveling van officiële diensten of politiediensten. Als dat laatste het geval is, wil ik zeker naar het Agentschap voor Natuur en Bos het signaal geven dat het daar positief mee moet omgaan.

De voorzitter: De heer Vandenhove heeft het woord.

Ludwig Vandenhove (sp.a): Dank u wel, minister. Om het u gemakkelijk te maken, of om het de diensten gemakkelijk te maken, zou ik werken via de politiescholen. Dan hebt u er een per provincie. Bovendien hebben zij ook heel nauw contact met de politiezones. Indien u dat communiceert naar het ANB, is dat een heel gemakkelijke manier van werken. Omdat de politiescholen contact hebben met de politiezones, kunt u ook meteen checken in welke mate het ernstige vzw's betreft.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Het is inderdaad een terechte bezorgdheid. Minister, u zei dat die locatie per provincie misschien herbekeken moest worden. Hier ligt vooral de nadruk op terreinen van het ANB. Ik ben niet zo vertrouwd met het thema, maar heb het even opgezocht. Ik denk dat ze dikwijls op verschillende plaatsen willen trainen, dus niet enkel in de natuur maar bijvoorbeeld ook in leegstaande gebouwen als forten. Misschien moet u het dus ruimer bekijken dan enkel in de richting van Natuur en Bos. Het zou voor heel het Departement Omgeving een piste kunnen zijn om het tijdelijk gebruik van sites voor reddingstrainingen toe te laten.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Er zijn heel wat suggesties gedaan, maar ik denk dat we aanvraag per aanvraag moeten bekijken. Het gaat dan natuurlijk om gebouwen of diensten waarvoor we bevoegd zijn. Indien het een leegstaand gebouw betreft waarvoor we niet bevoegd zijn, kunnen onze diensten natuurlijk geen positief antwoord geven.

Wat de politiescholen betreft, wil ik dat signaal zeker aan de administratie doorgeven. Als zich in het gebied van het ANB oefenterreinen bevinden om reddingshonden te trainen, kan dat door de politiescholen worden doorgegeven. Ik vind dat dit zeker welwillend moet worden bekeken, want het is natuurlijk belangrijk dat die reddingshonden op voldoende en geregelde tijdstippen kunnen trainen. Ik zal de suggestie in verband met het contact met de politieschool van elke provincie sowieso aan het ANB doorgeven.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de versterking van het elektriciteitsnet voor de uitrol van (snel)laadpalen – 1042 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het aantal laadpalen in 2020 – 1182 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Voorzitter, in de krant is onlangs verschenen dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest over minder dan een honderdtal publieke laadpalen beschikt. Het is natuurlijk gemakkelijker gezegd dan gedaan dit aantal uit te breiden, want het merendeel van het Brussels elektriciteitsnet zit nog op 230 volt. Idealiter zou dat een hoger voltage moeten zijn. Bovendien kan het eenfasige net op 230 volt ertoe leiden dat sommige elektrische wagens weigeren op te laden. Het probleem valt te omzeilen door bij iedere laadpaal een transformator te installeren, maar daar hoort natuurlijk een prijskaartje bij.

Wat Vlaanderen betreft, heb ik naar aanleiding van het Autosalon overleg met de Belgische en Luxemburgse Automobielen- en Tweewielersfederatie (FEBIAC) gehad. We zien dat de aankoop van elektrische wagens een beetje vertraging heeft en dat vooral hybride wagens als een pluspunt worden beschouwd.

Ik ben nog niet klaar, maar als men niet luistert, dan is het natuurlijk moeilijk om te weten waar we zitten.

Ik denk dat het een belangrijk probleem is, omdat dat energienetwerk vragen doet rijzen bij mensen die een elektrische of hybridewagen wensen aan te kopen. Doordat de laadpaal de wagen volgt, bestaat er een weinig positief beeld. Mensen willen wel een elektrische wagen en willen daar thuis ook wel de nodige aanpassingen voor laten uitvoeren, maar dan komt het tweede euvel, dat ook onder uw bevoegdheid valt, namelijk de mogelijkheid om de laadinfrastructuur thuis op het distributienet aan te sluiten. Wat zien we? Op bepaalde plaatsen kan dat, maar er is weinig transparantie over. In sommige straten, zeker in oude straten waar er onvoldoende voltage is, zijn er soms al drie laadpalen aangesloten en is er geen plaats meer voor een vierde, tenzij het net uitgebreid wordt. Dat brengt veel kosten met zich mee en mensen vragen zich dan ook af of ze zelf voor die kost moeten instaan dan wel of er vanuit de lokale overheid of de distributienetbeheerder een plan komt om de volledige straat aan te pakken.

Al die onduidelijkheden zorgen voor een rem op de hele transitie naar elektrische wagens en dat is een spijtige zaak. Om de doelstelling van meer snelladers te bereiken, een doelstelling die men nastreeft, zijn meer investeringen nodig.

Minister, ik ben ook schepen van Openbare Werken in Brugge. In de Brugse binnenstad is het heel moeilijk om infrastructuur voor elektrische wagens te voorzien, omdat mensen geen garage hebben en we de leidingen moeilijk via de straat kunnen laten lopen. Bovendien begrijpen mensen niet dat we straten openbreken en maanden voor hinder zorgen om diezelfde straten dan achteraf opnieuw open te breken voor aanpassingen aan het net. Daar zijn dan wel overeenkomsten over, maar de mensen percipiëren dat niet echt positief. Mensen willen visie.

Mijn vraag aan u is dan ook in welke mate het Vlaamse distributienet voorbereid is op de verdere elektrificatie van het wagenpark en de uitrol van meerdere publieke en private laadpalen. Waar liggen de grootste knelpunten en uitdagingen? Is er een zicht op de impact van wegenwerken?

Je kunt uiteraard niet alle wegen en rioleringen tegelijkertijd vernieuwen. Werken worden ingepland volgens een meerjarenplan en dat bestrijkt soms tot wel 25 of 30 jaar. Er zijn op dit moment zo'n 30.000 à 40.000 elektrische wagens in Vlaanderen, maar stel nu dat iedereen plots zin krijgt om er een te kopen, wat eigenlijk onze bedoeling is, dan kan het niet zijn dat we daar niet op voorbereid zijn. Ik had daar destijds overleg over met het hoofd van De Lijn, omdat er voor elektrische bussen eenzelfde probleem is, en zij zei me toen dat we een urbanistisch plan nodig hebben voor de ondergrond, zodat we ons kunnen voorbereiden op de transitie. In hoeveel van de gevallen heeft men in Vlaanderen extra maatregelen moeten nemen, opdat de publieke laadpalen op het net aangesloten zouden kunnen worden? Welke maatregelen zijn dit en welke kosten brengen ze met zich mee?

Ik hoor wel dat er iets positiefs is sinds 1 januari en ik denk, minister, dat het voor u een uitdaging moet zijn om daar meer promotie rond te maken. Het is nog maar sinds 1 januari en we zijn nog maar een maand verder, maar men kan ook aansluiten op de private cabines, bijvoorbeeld aan de supermarkten. Op de parkings die 's nachts leegstaan – en daar zijn weinig kosten voor nodig –, kan men op de private cabines aansluiten, zegt de Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG). Men moet enkel een teller hebben, waardoor de gebruiker rechtstreeks elektriciteit kan aankopen van de private cabines.

Naast het publieke net zou het nuttig zijn dat ook de private cabines in kaart worden gebracht zodat we tot een versnelling kunnen komen met minimale kosten voor de overheid.

Minister, destijds was er het verhaal van de groenestroomcertificaten. In 2010 was ik de eerste die zei dat dit niet houdbaar was. Wel, we moeten ook de transformatie voor het distributienet op een verstandige wijze doen zodat het straks ook niet op de factuur van de mensen komt. Elektriciteit is maar 17 procent en de andere kosten zijn vooral voor het distributienet en voor taksen en belastingen. We moeten ervoor zorgen dat over vijf jaar niet nog eens de factuur moet worden verhoogd.

Minister, wanneer verwacht u dat Fluvius de noodzakelijke investeringen in kaart brengt? Zult u ook insisteren om dat publiek te maken zodat mensen en overheden daarop kunnen inspelen?

Bent u van plan om met uw collega in Brussel overleg te hebben zodat het Brussels publieke net voldoende uitgebouwd wordt zodat ook de vele Vlaamse pendelaars dit kunnen gebruiken om hun elektrische wagen op te laden?

Waar staan we op het vlak van de uitrol van de bijkomende vijfduizend publieke laadpunten, zoals beslist in het 'Clean Power for Transport'-plan (CPT-plan)? Wanneer mogen we een opvolger van dat plan verwachten?

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Voorzitter, ik sluit me graag bij de vraag aan. Mijn vragen zijn ingegeven door de bezorgdheid over hoe we de vergroening van het wagenpark zo snel mogelijk kunnen doorvoeren.

We hebben de afgelopen weken heel wat discussies gehad, onder andere over lage-emissiezones (LEZ's) en luchtkwaliteit. Het is dus superbelangrijk om zo snel mogelijk tot een vergroening van het wagenpark te komen. Ik ben soms verbaasd om te zien dat er vandaag nog voertuigen worden verkocht die over enkele jaren in de problemen zullen komen. Ik weet ook wel dat we de markt niet volledig in de hand hebben, maar we kunnen wel een belangrijke stimulerende rol spelen, en dat is ook zo voor de elektrische voertuigen. Vandaar dat ik u een vraag heb gesteld over de laadinfrastructuur en de compatibiliteit van die laadinfrastructuur.

Op 1 december 2019 waren er in Vlaanderen 3655 publieke laadpunten. Dat blijkt uit een antwoord op mijn schriftelijke vraag 190 van 12 december. Gevraagd naar de haalbaarheid van de opgelegde doelstellingen van 2020 en 2025 – zijnde 5000 en 30.000 laadpalen –, antwoordt u dat de geplande uitrol van de basisinfrastructuur wordt voortgezet tot eind 2020. In de loop van 2020 wordt de concrete aanpak uitgewerkt voor de periode daarna.

Een aantal berichten en artikels in de kranten maakten me extra bezorgd. In twee recente krantenartikels van 29 januari worden de cijfers herhaald. Het halen van de doelstelling van 5000 laadpunten wordt echter wel in twijfel getrokken door het bedrijf Allego, dat alle aanbestedingen voor de Vlaamse laadpalen binnenhaalde. In de krant De Tijd verklaart het bedrijf de doelstelling pas in 2021 te kunnen halen. In de krant Metro verklaart een partijgenoot van u dat we op schema liggen om de doelstelling eind 2020 te halen. Hij verklaart dat er een nieuwe marktbevraging komt om 1500 extra laadpalen nog dit jaar te installeren. Snel rekenwerk leert mij alvast dat, om de doelstelling te halen, er 4 laadpalen per dag bij moeten komen in Vlaanderen. Dat lijkt mij alvast een stevige uitdaging. In het artikel wordt door de plaatser van laadpalen, die toch enige ervaring heeft, verwezen naar de stagnerende verkoop van elektrische auto's. Zo dreigen we in een cirkelredenering te komen.

Die verkoop loopt ook niet zoals gepland, en op zich is dat alarmerend. Zo raakt het voertuigenpark immers niet zo snel vergroend als we hadden voorzien, met het oog op onder meer de luchtkwaliteit en de klimaatdoelstellingen.

Komt er een nieuwe marktbevraging door een openbare aanbesteding en met welke precieze opdracht? Wanneer wilt u deze openbare aanbesteding open verklaren en tot wanneer kunnen bedrijven zich kandidaat stellen? Wanneer voorziet u de effectieve gunning van deze opdracht?

Wat gebeurt er met de aanbesteding die aan Allego werd gegund? Blijft die lopen? Zijn de laadpalen die in die marktbevraging moesten worden geplaatst ook effectief reeds geplaatst? Welke problemen komen daar eventueel naar voren?

Minister, hebt u er zicht op waarom de verkoop van elektrische voertuigen niet loopt zoals gepland? Zou het kunnen dat het hebben van voldoende oplaadmogelijkheden een voorwaarde is om een vlotte verkoop te stimuleren? Ik verwees daarnet al naar de cirkelredenering – hoe gaan we die cirkel doorbreken, hoe loopt dat hand in hand?

Wat gaat u ondernemen om ons voertuigenpark toch versneld te vergroenen? Zult u de doelstelling van vijfduizend laadpalen in 2020 halen? Hoe verzekert u dit? Wat is dan uw reactie op de stelling van het bedrijf Allego, dat ondertussen toch enige ervaring heeft in Vlaanderen?

Wat zijn volgens u de oorzaken indien we de doelstellingen niet halen? Wat gaat u dan ondernemen om uw beleid bij te sturen?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Dat zijn heel wat vragen, en het zijn ook goede en terechte vragen.

Ik begin bij de eerste vraag van collega Van Volcem. We hebben ons natuurlijk gebaseerd op de informatie van netbeheerder Fluvius. Volgens hen is het Vlaamse distributienet voorbereid op de eerste golf van elektrificatie van het wagenpark. De mate waarin er bijkomende investeringen nodig zijn, hangt af van het laadgedrag van de chauffeurs van elektrische wagens.

Eind 2018 liet Synergrid een macro-economische studie uitvoeren naar de effecten van de verwachte toename van elektrische mobiliteit op de Belgische netten. Uit deze studie blijkt dat er in het slechtste geval een bijkomende piek van 2 gigawatt tegen 2030 en 8 gigawatt tegen 2050 op onze elektriciteitsnetten kan worden verwacht bij een grootschalige doorbraak van elektrische mobiliteit. In dit worstcase-scenario zou 80 à 90 procent van die chauffeurs zijn elektrische wagen thuis opladen en daar het laadproces tegelijk en maximaal starten tussen 17u en 19u.

Als we erin slagen om het laadgedrag bij te sturen, is de impact op de netten veel minder. De bijkomende piek bedraagt dan slechts 2 gigawatt in 2050. Dit kan door de bestuurders van elektrische wagens aan te sporen om ook op het werk, onderweg en 's nachts op te laden, en dus zo weinig mogelijk tijdens de avondpiek. Dit zal mogelijk worden gemaakt door de introductie van slimme laadoplossingen die het laden automatisch optimaliseren volgens de lokale netcondities. Ook prijsprikkels zullen in de toekomst bijdragen aan het optimaliseren van het laadgedrag.

We volgen in samenspraak met Fluvius de evoluties rond elektrische mobiliteit nauwgezet op en monitoren onze netten. Zoals u aangeeft in uw vraag zijn er in Vlaanderen voornamelijk twee types van netten: 400 volt en 230 volt. Daarvan is ongeveer 23 procent een 230 voltnet. Beide netten zijn performant om elektrische voertuigen op te laden. De 230 voltnetten hebben gemiddeld genomen minder capaciteit, maar kunnen wel worden omgebouwd tot 400 voltnetten. Alles proactief ombouwen kost natuurlijk handenvol geld en is niet altijd nodig. Daarom moeten we gericht ombouwen. Goede informatie, bijvoorbeeld over de verkoop en het gebruik van elektrische voertuigen, is essentieel om goede prognoses en simulaties te kunnen maken. Als er in een bepaald gebied wegenwerken plaatsvinden, bekijkt Fluvius sowieso of er in synergie aanpassingen dienen te worden uitgevoerd aan het distributienet.

Ik heb ook vernomen dat een beperkt aantal modellen problemen heeft met het laden op 230 voltnetten vanwege software-instellingen in de wagen. Andere modellen hebben al softwareaanpassingen gedaan om dit probleem op te lossen. Indien dit voorvalt, kan de klant ervoor kiezen om een scheidingstransfo te plaatsen in zijn woning, of kan hij, sinds begin 2020, de ombouw van de elektriciteitsaansluiting vragen.

Een vraag voor een snellaadpaal vormt zelden een probleem. Dergelijke vragen gaan meestal over snellaadstations met meerdere snellaadeenheden. Die worden aangesloten op middenspanningsnetten.

Volgens informatie van netbeheerder Fluvius zijn er op dit moment nog geen extra maatregelen genomen bij de plaatsing van publieke laadpalen. Er werden nog geen publieke laadpalen geïnstalleerd op 230 voltnetten omdat er voldoende alternatieve locaties op een 400 voltnet beschikbaar waren. Om in de toekomst de plaatsing van laadpalen op 230 voltnetten mogelijk te maken, voorziet Fluvius voor klanten sinds 1 januari 2020 in een ombouw van de netten voor een aanvaardbare prijs van 519,80 euro inclusief btw.

Wanneer verwacht ik dat Fluvius de noodzakelijke investeringen in kaart brengt? Ik verwijs naar het Energiedecreet, waarin nu al is opgenomen dat de netbeheerder een indicatief investeringsplan voor een periode van drie jaar moet opstellen voor het net dat hij beheert. Het investeringsplan omvat onder andere een gedetailleerde raming van de capaciteitsbehoeften van het net en de toekomstverwachtingen in verband met decentrale productie. In de volgende versie van het investeringsplan dat Fluvius midden 2020 aan de VREG zal overmaken, zal de nodige aandacht moeten worden geschonken aan de bovenstaande problematiek.

Zoals we hebben kunnen volgen in de media, zijn de Brusselse collega's zich bewust van de noodzaak om in Brussel een basisnetwerk van laadpalen te installeren. Zo niet is er een groot probleem. Ik begrijp dat mijn Brusselse collega-minister er alles aan gaat doen om dit te realiseren. Het klopt dat de uitbouw van een Brussels netwerk van laadpalen ook belangrijk is voor Vlaanderen. Mijn administratie heeft regelmatig overleg met de collega's van de andere gewesten en de federale overheid over deze materies binnen de werkgroep ENOVER-Transport.

Bovendien coördineert mijn administratie het Europese project BENEFIC, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en ook Nederland zijn partners. Dat Brussel belangrijk is, moet ik jullie niet zeggen. Er zijn verschillende overleginstanties, maar de partijen die in de Brusselse Hoofdstedelijke Regering zitten, kunnen natuurlijk altijd even tippen over het probleem bij de collega's. Dat vergemakkelijkt altijd de verdere samenwerking.

Volgens de laatste informatie van Fluvius waarover ik beschik, verloopt de uitrol van de basisinfrastructuur van vijfduizend bijkomende publieke laadpunten ongeveer volgens schema. Dat is de doelstelling. We hebben in Vlaanderen heel veel doelstellingen, ook de hernieuwbare-energie-doelstelling, waarvan ik in het begin heb gezegd dat we die helaas niet gaan halen. Als er één doelstelling is die we zeker moeten halen, moet het deze doelstelling zijn.

De geplande 2.154 laadpunten in de periode 2016-2018 zijn allemaal operationeel, van de 864 voorziene laadpunten in 2019 zijn er ondertussen 600 laadpunten operationeel. Ondertussen is ook de aanbesteding voor de uitrol in 2020 toegekend, waarbinnen nog eens 1.324 laadpunten zijn voorzien. Dit is telkens exclusief het aandeel van de lokale besturen die opteerden om de uitrol zelf te organiseren.

Mevrouw Van Volcem, zoals u weet, is de lokale autonomie een zeer belangrijk principe. Als de lokale besturen zeggen dat ze zelf ook een stuk van de uitrol willen doen, dan is dat hun verantwoordelijkheid, en ik reken er dan ook op dat ze die 658 laadpunten in de komende periode zullen uitrollen.

Jaarlijks wordt er in de rapportage over het Vlaams actieplan Clean Power for Transport ook dieper ingegaan op het doelbereik van de uitrol. Het recentste rapport, van 2018, is beschikbaar en het rapport van 2019 is in opmaak. In 2020 zal ik de uitrol van de publieke laad- en tankinfrastructuur evalueren, en dan leggen we op basis daarvan de aanpak voor de periode tot 2025 vast.

Samengevat: in totaal zouden er eind 2020 op deze manier 4342 bijkomende publieke laadpunten zijn gerealiseerd. Dan zijn er de 658 laadpunten die moeten worden gerealiseerd door de lokale besturen omdat die ervoor opteerden om dat zelf te doen. Dan denk ik dat we deze doelstelling alsnog zullen halen, en dan denk ik dat we allemaal zeer gelukkig mogen zijn dat we in Vlaanderen toch nog één doelstelling halen.

Wat die doelstelling voor 2020 qua hernieuwbare energie betreft: het is wat het is. Dat is me onmiddellijk bij mijn aanstelling aangewezen. Ik baseer me ook maar op de informatie die ik krijg, en als je de doelstelling niet haalt, dan haal je die niet. Deze zullen we dus waarschijnlijk wel halen, en dan ben ik zeer gelukkig dat

we een doelstelling halen, want ik vind dat het principe moet zijn dat, als je een doelstelling vooropstelt, je ook alles op alles moet zetten, ook overeenkomstig alle regels die er in Vlaanderen bestaan, om die te halen. Deze doelstelling zullen we dus halen. Collega's, dat is dus positief.

Er werd me gevraagd of ik er een zicht op heb waarom de verkoop van elektrische auto's niet loopt zoals gepland. We leven niet in een communistisch systeem. Ik denk niet dat wij als overheid voor iedereen een elektrische wagen moeten kopen. We hebben daar het budget ook niet voor. Wat de overheid wel moet doen, ik heb dat altijd gezegd, is voorzien in de randvoorwaarden, in de basisinfrastructuur. Waarom kopen zo weinig mensen een elektrische wagen? Ik denk dat je jezelf die vraag moet stellen: waarom heb je geen elektrische wagen? De vraag is natuurlijk of je die overal kunt opladen, of er voldoende laadpunten zijn. Dat lijkt me het belangrijkste. Wat dat betreft, zijn we op de goede weg. Een andere oorzaak is natuurlijk de hogere aankoopsprijs. Het is gewoon heel duur. Ik zie wel een evolutie in die prijzen. Dat gaat de goede kant uit, maar het blijft duur. Er is het beperkte aanbod aan modellen. Ik zie wel dat bepaalde merken, dus niet alleen de Tesla's, maar ook andere merken, een meer aanvaardbaar aanbod aan modellen op de markt brengen. Dat is dus een goede evolutie. Ik hoop dat we met al die elementen in de toekomst toch zo veel mogelijk mensen kunnen overtuigen om tot die aankoop over te gaan. Volgens de aankondigen die wij horen en als gevolg van de Europese regelgeving voor strengere CO₂-normen, verwachten we de komende jaren wel een sterkere toename van het aanbod van die voertuigen op de Europese markt. We volgen dit dan ook van nabij en houden daar ook rekening mee bij de aanpak voor de periode 2021-2025.

Voor het overige verwijs ik ook naar het regeerakkoord. Vanaf 2030 zijn alle nieuw verkochte personenwagens koolstofarm, waarvan minstens de helft emissievrij. Met een verder uitrol van semipublieke en publieke laad- en tankinfrastructuur, aangevuld met een netwerk van snelladers zal de vergroening van het voertuigenpark dus hopelijk de goede richting uitgaan.

Uiteraard hoop ik ook dat de vergroening van het voertuigenpark de goede richting uit gaat. Uiteraard verwacht ik dat ook de minister van Mobiliteit, als coördinerende minister, de minister van Financiën en Begroting, bevoegd voor de autofiscaliteit, en de Federale Regering, bevoegd voor de bedrijfswagenfiscaliteit, bijkomende maatregelen nemen om dit allemaal te realiseren.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Dank u wel, minister. U hebt een ophijsting gemaakt, maar uiteindelijk zijn er niet zoveel oplossingen geboden voor de problemen die ik geschetst heb en die ook elke dag op het veld te horen zijn. Het is altijd een beetje het verhaal van de kip of het ei. Ik denk dat er echt nood is aan een positieve communicatie, waarbij de distributienetbeheerder stelt dat hij voorbereid is en dat er een toegankelijk en openbaar investeringsplan komt, zodat mensen daar vertrouwen in hebben. Ik denk dat het heel belangrijk is, ook naar de steden toe, dat we daarop kunnen anticiperen.

Als wij hierover samenzitten, bijvoorbeeld met Fluvius, dan vragen wij over hoeveel mensen het gaat. U zegt: we zullen het gericht aanpakken. Minister, u kunt misschien voorspellingen doen en stimuleren om elektrische wagens of hybride wagens aan te schaffen. Dat steunen wij uiteraard. Wij vinden dat die transitie moet gebeuren. Wat dat gericht ombouwen betreft: u kunt toch nooit weten waar iemand gaat kopen en wonen en waar hij moet opladen. We hebben eigenlijk toch wel een langetermijnvisie nodig voor die uitrol.

Wat ik heel belangrijk vind, minister, is dat de netbeheerder heel duidelijk is in de communicatie, bijvoorbeeld over de afkoppeling met de private cabines, waarbij gezegd wordt: ofwel laad je thuis op, ofwel laad je op het werk op. Ik heb de

suggestie gedaan om de private cabines ook mee te betrekken in al de mogelijke opladingsmechanismen, die niets kosten aan de overheid en waarbij de elektriciteit gewoon van die private cabine komt, door de nieuwe regelgeving van 1 januari 2021, die de VREG kenbaar heeft gemaakt. Ik denk dat we zo toch een hele versnelling kunnen doen. Er zijn heel veel supermarkten waarvan de parkings 's nachts leegstaan, die allemaal aangesloten zijn op private cabines. Ook kleinere middenstanders als bakkers hebben dat. We kunnen al die plaatsen in kaart brengen en die kaart dan publiek maken. Minister, ik vraag aan u om dat versneld te doen, zodat die uitrol en die lagere kosten voor infrastructuur mogelijk zijn.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Dank u wel voor uw antwoord, minister. Dat wij niet in een communistisch systeem leven, daar ben ik het volledig mee eens. Ik moet zeggen dat ik daar zelfs zeer blij mee ben, minister. Dat was ook uiteraard mijn vraag niet toen ik zei: hoe kunnen we nu mensen verplichten tot het kopen van elektrische voertuigen? Want ik denk dat er ook nog andere voertuigen op de markt zijn, die ook het groene label hebben, waarmee we de uitstoot kunnen verminderen. Maar de elektrische voertuigen – dat kunnen we niet ontkennen – spelen wel een belangrijke rol, of kunnen in de toekomst hopelijk een belangrijke rol spelen om onze doelstelling te bereiken.

Ik denk dat we op dezelfde golflengte zitten wanneer u stelt: om die verkoop te stimuleren, is onder andere laadinfrastructuur belangrijk om mensen effectief ook het vertrouwen te kunnen geven om inderdaad in die voertuigen te durven investeren. Niets is zo lastig als om ergens stil te vallen met een niet-geladen batterij. Ik denk dat we dat vertrouwen moeten kunnen geven aan mensen die investeren in elektrische voertuigen. U geeft anderzijds ook aan: het zijn voornamelijk de Europese strengere normen die misschien zullen stimuleren dat er extra aanbod komt op de markt. Ik denk dat dat inderdaad ook een rol zal spelen.

Maar uiteraard ben ik vooral benieuwd naar wat wij als Vlaamse overheid kunnen doen. U stelt dat u ook daar rekent op de mensen die bevoegd zijn voor autofiscaliteit, de minister van Mobiliteit. U zult uiteraard samenwerkingsverbanden moeten aangaan. Maar ik sprak u in dezen natuurlijk voornamelijk aan als minister van Omgeving. We hebben hier toch al verschillende keren onze bezorgdheid geuit – en ik weet dat dat ook uw bezorgdheid is – over luchtkwaliteit en klimaat. Ik hoop dat u in dezen een motor bent om de ministers mee aan te spreken om uw doelstellingen te kunnen bereiken. Op het moment dat we ze niet bereiken, zitten we hier met de gebakken peren.

Minister, ik hoop dat de LEZ's maar een tijdelijke tussenoplossing zijn omdat we naar een versneld vergroend voertuigenpark gaan. Ik wil u nogmaals aanspreken als motor om er effectief mee voor te zorgen dat we de vergroening krijgen van het voertuigenpark. Hoe wilt u die coördinerende rol spelen en de andere ministers aanzetten om tot de vergroening over te gaan?

Wat betreft de laadinfrastructuur blijf ik wat in de kou staan. U zegt dat we de doelstelling van 4342 laadpalen zullen bereiken. Ik heb niet vernomen hoe u dat wilt doen. Vandaag zitten we daar nog niet aan. Zal er een aanbesteding gebeuren? Welke stappen zullen er gezet worden? Hoe kunt u verzekeren dat die laadpalen er effectief zullen staan? Hoe ziet u dat? Wat is uw plan? Wat is uw aanpak? Wat is uw marktbevraging? Wanneer zal die er komen? Kunt u daar enige informatie over geven? We krijgen daar immers tegenstrijdige berichten over. U bent overtuigd, zie ik. Er zal dus waarschijnlijk wel een plan van aanpak zijn. Ik zou graag weten welk.

Kunt u een stand van zaken geven met betrekking tot de 658 laadpalen waarvoor de lokale besturen zich hebben geëngageerd? Hoever staan zij? Kunt u bevestigen dat u daar een monitoring van doet, dat u dit opvolgt en eventueel bijstuurt als er

problemen ontstaan? Ook hier hebben onze burgers geen baat bij pingpong. Als we onze doelstellingen niet halen op het vlak van luchtkwaliteit en klimaat, dan zullen we daar allemaal de lasten van moeten dragen.

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (sp.a): Minister, ik ken geen enkel communistisch land dat al geprobeerd heeft om voor iedereen een elektrische auto te kopen. Het zou mij ook verwonderen mochten er komen. Dat is het punt niet en dat is ook de zorg niet van de vraagstellers, denk ik.

De zorg is dat de bevolking die nadenkt over het kopen van een elektrische wagen en die dit naar alle waarschijnlijkheid in de toekomst veel meer zal doen dan vandaag – al was het maar omdat producenten het aanbod heel erg het uitbreiden –, het gevoel heeft dat de overheid niet communistisch maar hopelijk wel bekwaam, verstandig en van plan is om meer dan één doelstelling te halen, de zaak onder controle heeft, weet waar ze naartoe wil en daar de nodige maatregelen voor treft. Uit de hele discussie krijg ik toch niet het gevoel dat dit vandaag al het geval is en dat we de burger kunnen geruststellen.

Laat ons van een simpele vaststelling vertrekken: de meeste auto's staan 20 van de 24 uur per dag stil, meestal op een en dezelfde plaats, namelijk thuis of op het werk en niet op de parking van de Delhaize. Om traag te laden, is er geen 400 volt nodig maar slechts 220 of 240 volt. Dat is in de meeste straten wel degelijk aanwezig. Dat zal de normale gang van zaken voor het opladen van een elektrisch voertuig zijn.

Op de vraag of er vandaag voldoende laadcapaciteit thuis en op het werk is en of dit gestimuleerd en georganiseerd wordt, heb ik vandaag zelfs nog niet klaar en duidelijk het antwoord gehoord. Laat ons daar alstublieft een simpele visie over hebben. Het gaat niet over zoveel mogelijk snellaadpalen, maar over een infrastructuur die toegankelijk is voor iedereen op de plaatsen waar de auto meestal langere periodes stilstaat. Laat ons dat klaar en duidelijk, ook naar de consument, pedagogisch proberen duidelijk te maken.

Ik heb nog een concrete vraag over de Vlaamse overheid en haar eigen doelstellingen. Heeft De Lijn die ene laadpaal voor elektrische bussen in de stad Gent nu al geïnstalleerd of niet?

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

Leo Pieters (Vlaams Belang): Minister, u had torenhoge ambities en nu bent u heel positief over het halen van een van de doelstellingen. Positiviteit troef dus!

Infrastructuur is natuurlijk noodzakelijk. We hebben de discussie met de VREG gehad over de piekbelasting en over hoe dit allemaal betaald zal worden. Als lokale besturen dat moeten gaan betalen, hoe zit het dan met die maatschappelijke kost? Ook die moet verrekend worden.

De vraag is: als men inschakelt voor het opladen van een wagen, gaat men dan een prioriteit kunnen aangeven? Ik stel me immers voor dat, wanneer een volledige straat opeens wagens begint op te laden, zelfs als ze dat allemaal 's nachts proberen te doen, er mensen zijn met een hogere prioriteit dan andere: er zijn immers mensen die om 12 uur vertrekken en andere die om 4 uur vertrekken. Gaat men het tarief aanpassen aan de prioriteit die men aangeeft?

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

Robrecht Bothuyne (CD&V): Dit is een belangrijk onderwerp. Vlaanderen heeft enkele jaren geleden het CPT-plan ontwikkeld, met daarin heel wat acties vervat.

Als ik mij niet vergis, dan bent u de coördinerend minister van dit lopende plan. Mocht u er zich niet van bewust zijn, dat plan is wel degelijk toebedeeld aan de minister van Energie en Omgeving. Ik zie aan uw non-verbale reactie dat dat nieuws is voor u, dus die revelatie kan misschien tot nog wat meer actie leiden dan voorheen.

Het realiseren van het regeerakkoord, minister, is zeker geen worstcasescenario. Dat vergt inderdaad een grootschalige doorbraak van emissievrije auto's en elektrische auto's in het bijzonder. De Vlaamse Regering heeft doelstellingen inzake publieke en semipublieke laadinfrastructuur. Daaromtrent moeten inderdaad nog heel wat stappen gezet worden.

Naast alle andere vragen die de collega's al gesteld hebben, zou ik nog een bijkomende vraag willen stellen. We merken dat deelsystemen een groeiend succes kennen, vooral in een stedelijke context. In Gent wordt de groei van het autodeelsysteem echter afgeremd door een tekort aan laadinfrastructuur. Stad Gent neemt daar zelf initiatieven rond, maar het zou misschien nuttig zijn, minister, dat u de organisatie van autodeelsystemen, Autodelen.net, bij u op het kabinet uitnodigt en nagaat op welke manier we de organisatie kunnen helpen bij de creatie van voldoende laadinfrastructuur en het verder ontwikkelen van autodelen in Vlaanderen. Autodelen met elektrische wagens is immers dubbele winst voor het milieu, ten eerste door emissievrij te rijden en ten tweede door bijkomende auto's te vermijden. Kunt u aan de slag gaan met die organisatie en nagaan hoe we hen kunnen helpen door voldoende laadinfrastructuur te voorzien in een stedelijke context?

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Net zoals mijn collega's aangeven, denk ik dat het uitrollen van een netwerk van laadpalen een van de grote werven is van dit decennium. Er zijn nog andere grote werven, dat besef ik ook, maar dit is er zeker eentje van.

Ik denk dat het goed is om een doorkijk te hebben naar de toekomst, want waarschijnlijk zullen we met een situatie eindigen waarbij iedereen thuis een laadpaal wil. In tussentijd moeten we er wel voor zorgen dat mensen een elektrische of plug-inhybride wagen willen kopen.

Minister, u zegt: 'Kijk eens naar uzelf en ga na waarom u zelf geen elektrische wagen koopt.' Ik heb die test eens gedaan bij mezelf en bij mijn vrienden. Ik heb mij ook voorgedaan als een kandidaat-koper en ben op het Autosalon gaan kijken. Wat haal ik daaruit? Wel, ik haal daaruit wat u ook hebt gezegd. Wat zijn de belemmeringen of twijfels als mensen zo'n wagen willen kopen? Mensen krijgen vooral verwarrende info en verwarrende beleidsperspectieven. Wat gaat er gebeuren met de autofiscaliteit? Nu is die heel voordelig voor elektrische wagens of plug-inhybrides, maar wat staat er de komende jaren te gebeuren? Daar is heel veel onduidelijkheid rond. Ik weet dat u daar niet over gaat, maar het is wel iets waar een coherent beleid aan tegemoet zou moeten komen.

Ook rond de laadpalen is heel veel angst of onzekerheid, en daar bent u wel coördinerend minister voor, veronderstel ik. Ik neem aan dat u de koe bij de horens vat en ervoor probeert te zorgen dat we mensen tegen het volgende Autosalon de zekerheid kunnen bieden dat ze kunnen laden waar het nodig is, als ze in Vlaanderen rondrijden. Daar zouden we een serieuze stap mee vooruit zetten.

Ik denk dat we momenteel niet voldoende beseffen wat een evolutie de automobielsector de komende jaren zal doormaken. In vergelijking met twee jaar geleden zijn er al heel wat stappen vooruit gezet. Ieder groot merk heeft al een volwaardige elektrische wagen of een plug-inhybride. Die auto's zijn wel nog veel te duur en hebben nog dingen waardoor mensen ze nu nog niet gaan kopen, maar de komende jaren gaan er echt megastappen vooruit worden gezet. Ik hoop,

samen met u, dat we in Vlaanderen een voorsprong kunnen nemen en dat we over twee jaar kunnen zeggen dat we verder staan dan de ons omringende landen. Ik zou u daar heel dankbaar voor zijn.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Ik vind het goed dat de vraag wordt gesteld. Ik denk dat het voor een deel gebeurt op basis van de schriftelijke vraag die ik heb ingediend en waarop ik ook een antwoord heb gekregen, waarop er dan een persbericht is verschenen. Plots komt er dan een debat los. *(Opmerkingen)*

Het is toch ongelooflijk. Als ik iets zeg, is er altijd wat ambiance in de zaal. *(Opmerkingen)*

In een artikel in De Tijd doet Allego een beetje zijn beklag over het feit dat hun businessplan dat ze in de tijd hebben opgesteld, niet klopt en ze dus niet rendabel zijn. Mijn antwoord is dat er een vrije markt is. Zij hebben beslist om er een bepaalde prijs op te zetten. Als ze misschien een te lage prijs hebben gezet, daar kunnen wij niet tussenkomen. Allego pleitte wel voor minder laadpalen. De redenering is dat de laadpalen die overblijven, beter benut zullen worden, en dat is beter voor de portemonnee. Zij pleiten dus voor minder laadpalen, en hier hoor ik de roep naar meer publieke laadpalen. Ik zeg niet dat Allego gelijk heeft, maar ik wil maar zeggen dat de discussie niet zo eenduidig is.

Dat we waarschijnlijk moeten streven naar meer semipublieke laadpalen, daar ben ik het wel mee eens. In Oslo rijden 50 procent elektrische voertuigen, maar men heeft er ook heel veel semipublieke laadpalen. Op het werk staan een aantal laadpalen klaar. Je gaat shoppen en er staan laadpalen klaar, maar niet noodzakelijk snelladers. Het zijn gewoon 230 voltlaadpalen.

Ik schrok dan ook toen Brussels minister Van den Brandt besliste om transfo's te plaatsen in de 230 voltlaadpalen om tot 400 volt te komen. Als je kiest voor een elektrische wagen, dan moet je ook nadenken over wanneer je oplaadt en wanneer niet. Die wagen staat meer stil dan hij rijdt. Je kunt dus op heel veel ogenblikken bijkomend opladen zodat er geen pieken ontstaan waardoor het net minder wordt belast. Als ze overal 'superchargers' plaatsen, ontstaat er een probleem op het net.

Wat ook een probleem is voor de mensen, is de prijstransparantie. Als u aankomt bij een 'vreemde' laadpaal waar u uw kaart niet kunt gebruiken waarmee u bepaalde afspraken hebt gemaakt met uw leverancier, dan ziet u vaak niet op voorhand – soms, niet altijd – welke prijs u zult betalen. In de krant lees je dan dat bepaalde leveranciers de prijs maal vijf doen of maal twee doen omdat ze niet uit de kosten geraken. Ik heb u hierover een schriftelijke vraag gesteld. U hebt geantwoord dat we in een Europees project zijn gestapt waarbij Vlaanderen een voortrekkersrol zou spelen. Het zou de bedoeling zijn om te komen tot een platform waarbij iedere gebruiker van elektrische wagens op een app kan kijken waar de dichtstbijzijnde laadpaal is, wat de prijs is en of het een snellader of een gewone lader is.

Minister, is er al een timing bekend voor dit Europees platform? Komt het er volgend jaar, over twee jaar of wanneer?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Alle sprekers vinden het positief dat we die doelstelling van vijfduizend laadpalen op publieke plaatsen halen. Dat vind ik heel goed. Dat zit ook in het traject.

Maar ik wil wel benadrukken dat we richting 2025 een nieuw plan moeten opstellen. Wat zal dan het traject zijn? Het spreekt voor zich dat ik ook met collega Lydia

Peeters samenzit. Want wat uw vraag in verband met De Lijn betreft, collega Tobback, daarvoor moet u bij collega Peeters zijn. Ik ben daar niet eens voor bevoegd. (*Opmerkingen van Bruno Tobback*)

Ik denk dat collega Peeters het ook niet zou appreciëren als ik in haar plaats zou treden, dus ik stel voor dat u zich tot haar richt.

Iedereen die thuis een laadpaal wil plaatsen, kan dat ook doen. Ik denk dat jullie dat allemaal wel weten, beste collega's. En bij bedrijven zie ik een heel positieve evolutie: grote bedrijven maken inderdaad een omschakeling naar elektrische voertuigen, en zij voorzien ook zelf in laadinfrastructuur, niet alleen op het bedrijventerrein zelf maar soms ook tot bij de mensen thuis. Dat is iets wat we verder moeten stimuleren.

Wat de opvang van de pieken betreft: ik heb daar een omstandig antwoord op gegeven. We hebben ook de verschillende experts en het Klimaatpanel al twee keer ontmoet, en ik heb die vraag daar ook gesteld. Kan het zijn dat er op een bepaald moment een overbelasting komt? Alle experts ter zake zeggen dat een bijkomende piek wordt verwacht van ongeveer 2 gigawatt in 2050. Dat blijkt nu ook uit de studie waarnaar ik heb verwezen. Daarom moeten we in de toekomst sowieso rekening houden met prijsprikkels, waarbij je op bepaalde tijdstippen goedkoper kunt opladen. Denk ook aan de introductie van slimme laadoplossingen, en het aansporen van laden op het werk – dat laatste gebeurt nu al vaak – en 's nachts. En wat het laden onderweg betreft, weet ik van verschillende collega's dat er nu ook wordt bekeken om snelle laadpalen te installeren aan tankstations.

Voor het nieuwe plan 2025 moet ik sowieso met de verschillende collega's van deze regering samenzitten om nieuwe doelstellingen te bepalen, en om te kijken op welke plaatsen die infrastructuur nuttig is. Ik zie dat we ons ook vooral moeten focussen op het probleem van de stedelijke context. Ik ben enkele weken geleden uitgebreid ingegaan op het installeren van nieuwe infrastructuur in een stedelijke context, en in het plan voor 2025 zullen we vooral daarop moeten focussen.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, u was blij met de vragen, en ik ben blij met het antwoord. We zijn er allemaal van overtuigd dat er een uitgerold plan nodig is dat slim is, en niet kostenopdrijvend. Daarbij moeten we een zekere visie hebben. We hebben baat bij een goed uitgebouwd, transparant en kostenefficiënt distributienetbeheerplan. Dat is in het belang van de mensen die een elektrische wagen kopen en van de mensen die in de wegen investeren.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Uit de tussenkomsten blijkt inderdaad dat iedereen in dit parlement de zaken opvolgt, en dat iedereen hier bezorgd is over de uitrol en het belang hiervan. Als minister erkent u ook heel duidelijk het belang van deze zaak. Daar ben ik heel blij om.

Het feit dat er bedrijven zouden zijn die pleiten voor minder laadpalen dan wat we vandaag hebben voorzien – vijfduizend publieke tegen 2020 –, daar heb ik sterke twijfels over. Dat we effectief naar meer voertuigen moeten gaan, dat zal een uitdaging blijven.

Minister, u bent blij dat iedereen ervan overtuigd is dat we de doelstelling gaan halen. Ik wil daar heel graag van overtuigd zijn, maar we zitten nog voor de uitdaging van vier laadpalen per dag. U hebt mij een beetje in het ongewisse gelaten over hoe u dat concreet gaat aanpakken, ook inzake aanbesteding. Ik kan enkel naar u kijken en op u rekenen dat u dat ook waarmaakt voor 2020. Alleszins zullen we dat met de nodige zorg verder opvolgen, en waar het kan, verder ondersteuning bieden.

Uiteraard is ook de prijs een belangrijk element. Ik ben ervan overtuigd dat we dat zo transparant mogelijk voor elke nutsvoorziening, dus ook voor elektriciteit aan de laadpunten, zichtbaar moeten maken voor de gebruiker. Dat is een ongemak waarmee je wordt geconfronteerd. Ik denk dat het minder meespeelt bij het wel of niet aankopen van een voertuig. De laadinfrastructuur is veel belangrijker. Voor de gebruikers moeten we dat wel meenemen als aandachtspunt.

De voorzitter: Over de partijgrenzen heen delen we allemaal eenzelfde bezorgdheid en we komen hier ongetwijfeld op terug.

De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bart Tommelein aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het beperkte aantal vergunningen voor windturbines op het industrieterrein Genk-Zuid

– 1204 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over dertien geweigerde vergunningsaanvragen voor windturbines in Genk-Zuid

– 1128 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, mijn vraag om uitleg gaat over de weigering van dertien vergunningsaanvragen voor windturbines in Genk-Zuid. Ik heb dat dossier van relatief nabij gevolgd en stel me daar enkele vragen bij.

De deputatie van de provincie Limburg en de Vlaamse Regering hebben op 9 januari 2020 een beslissing genomen over de vergunningsaanvragen die werden ingediend in het kader van het hernieuwbare-energieproject Zuidwind, het windpark op het industrieterrein van Genk-Zuid. De Vlaamse Regering besliste om slechts zes van de negentien aanvragen voor windturbines te vergunnen. De provincie, bevoegd voor drie vergunningsaanvragen, besliste om geen vergunningen toe te kennen.

Minister, om dit opvallend groot aantal weigeringen te verantwoorden, zeker als men weet dat er slechts zestien bezwaren werden ingediend, gaf u in de pers aan dat u integraal het advies had gevolgd van de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie. Zeven windturbines werden geweigerd vanwege geluidshinder, twee omdat ze te dicht bij de woningen stonden, twee stonden te dicht bij een bedrijf, een stond in de nabijheid van het Munsterbos en een in de nabijheid van een gewestweg. De provincie weigerde dan weer twee vergunningen omdat het niet duidelijk was of er in de buurt van de aangevraagde locaties sevesobedrijven zouden komen. Een derde aanvraag werd geweigerd omdat er nog geen akkoord was met de eigenaar van de grond, namelijk De Vlaamse Waterweg.

Op de informatieve website van het project, www.zuidwind.be, wordt het verloop van de vergunningsaanvraag geschetst. Uit deze informatie blijkt dat de milieueffecten van het volledige project, alle 22 windmolens samen met de reeds bestaande 19 windturbines, werden bestudeerd. Door alle turbines te groeperen in één project, kan er bovendien voor een optimale inplanting worden gekozen.

In de aanmelding van het project-MER (milieueffectrapport) Zuidwind wordt vermeld dat er bij de inplanting van de windturbines rekening werd gehouden met de adviezen van verschillende overheidsinstanties zoals de dienst MER en de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten.

Minister, er werden 7 windmolens geweigerd om de geluidshinder. Nochtans werd het milieueffectrapport opgesteld voor het volledige project, namelijk de 22 aangevraagde windturbines en de 19 bestaande windturbines.

Werd voor die weigering de impact van het volledige windturbinepark meegenomen in de overwegingen? Waarom werden precies deze zeven windturbines geweigerd en wat was het effect op de totale geluidsproductie? Waarom werden er geen milderende maatregelen opgelegd, zoals het verplichte gebruik van een 'reduced noise mode'?

Het volledige project omvat meer dan twintig windturbines en is bijgevolg MER-plichtig. In het kader van de opmaak van het verplichte MER hadden de initiatiefnemers adviezen ingewonnen bij onder andere de dienst Mer en de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP). Ondanks die adviezen gaf de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie voor dertien windturbines een negatief advies aan u. Hoe verklaart u dit grote aantal negatieve adviezen, ondanks voorafgaandelijk overleg tussen de initiatiefnemer en de diensten, zoals Mer en GOP? Heeft de initiatiefnemer/vergunningsaanvrager die adviezen onvoldoende gevolgd? Welk afwegingskader hanteerde de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie? Waarin verschilt dat afwegingskader van het afwegingskader dat Mer en GOP hanteerden om de uitvoerder van het project te adviseren? Hoeveel initiatiefnemers of andere betrokkenen zijn ondertussen al in beroep gegaan tegen de beslissing van de Vlaamse Regering? Dat lijkt me ook wel belangrijk.

De voorzitter: De heer Tommelein heeft het woord.

Bart Tommelein (Open Vld): De doelstelling van het plan Windkracht 2020 is om tegen 2020 in Vlaanderen een geïnstalleerd vermogen van 1,5 gigawatt aan windenergie te hebben. We zullen dus nog een extra tandje moeten bijzetten, zeker als we de doelstellingen van het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) 2021-2030 willen bereiken, want tegen 2030 wil de Vlaamse overheid een geïnstalleerd vermogen realiseren van 2,5 gigawatt. Dat komt neer op een jaarlijks bijkomend vermogen van 108 megawatt. Om de windenergieproductie te verhogen zal een Windplan 2025 met doorkijk naar 2030 worden uitgewerkt.

Minister, recent vernam ik dat u slechts 6 van de 22 aangevraagde windturbines op het industriepark van Genk-Zuid daadwerkelijk hebt vergund. U volgt daarmee het advies van de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie. De 6 vergunde turbines komen volgens u alle normen na inzake slagschaduw, geluid en veiligheid. De andere 16 werden geweigerd om verschillende redenen: de veiligheid, woningen die te dichtbij staan, de niet-naleving van geluidsnormen en het feit dat er mogelijk nog bedrijven op die plaats komen. Als je weet dat er amper bezwaarschriften werden ingediend, dan lijken 6 vergunningen op 22 uiteindelijk wel heel weinig. Er is wel nog een mogelijkheid om in beroep te gaan tegen de beslissing. De bedrijven zouden eerstdaags een gemeenschappelijk standpunt bepalen. Ook de stad Genk reageert ter zake met gemengde gevoelens.

Op basis van welke regelgeving en eventuele andere studies hebt u zich gebaseerd voor de niet-vergunning? Op welke parameters in welke regelgeving hebt u zich gebaseerd voor het bepalen van de conformiteit inzake slagschaduw, geluidshinder, veiligheidsrisico's en natuurwaarden? Op welke andere adviezen hebt u zich nog gebaseerd, en hoeveel daarvan waren negatief? Hebt u er weet van of er ondertussen beroep is aangetekend tegen het weigeren van een vergunning? Door welke partijen? De belangrijkste vraag voor mij is de laatste: op welke manier zullen we er dan wel voor zorgen dat de doelstellingen voor 2020 en 2030 inzake windenergie zullen worden gehaald?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Dank u. Voorzitter, het wordt natuurlijk leuk als we voor elk individueel dossier hier ook inzake al die individuele technische aspecten moeten antwoorden, maar ik wil dat doen, geen enkel probleem. Voor het al dan niet erkennen van de aanvragen hebben we immers uiteraard rekening gehouden met de wetgeving. Ik ben in ieder geval ook heel blij dat er zoveel belangstelling is voor mijn stad, Genk. Het is echter niet omdat de aanvraag uit mijn eigen stad komt dat ik de regels naast mij moet neerleggen.

Ik zal nu antwoorden op al jullie vragen, één voor één. Het is redelijk technisch, maar het dossier is goed onderbouwd. Collega Danen, ik begin met een vraag van u. Ik moet zeggen dat de vragen ook heel goed zijn opgesteld, zeer professioneel ook.

Er werden 7 windmolens geweigerd wegens geluidshinder enzovoort. Nochtans werd het MER opgesteld voor het volledige project: 22 aangevraagde windturbines plus 19 bestaande windturbines.

Werd voor deze weigering de impact van het volledige winturbinepark meegenomen in de overwegingen? De 3 aanvragen van dit project bevatten een geluidsstudie, opgesteld door een erkend deskundige in de disciplines geluid en trillingen. De geluidsstudie behandelt de geluidsaspecten van 25 windturbines. De effecten worden cumulatief bestudeerd met de reeds vergunde en bestaande windturbines in de omgeving. In de studie wordt er getoetst aan de sectorale voorwaarden voor geluid van windturbines.

Er werden van de 3 aanvragen 7 windturbines geweigerd vanwege geluidshinder. De aanvragen van de 3 projecten bevatten allemaal het begeleidende MER en een geluidsstudie. Omdat het gaat om een project met meer dan 20 windturbines, diende een milieueffectenrapport te worden opgesteld. In het kader van een MER wordt beoordeeld of het project al dan niet significante milieueffecten kan veroorzaken. Het MER-rapport oordeelde dat een aantal overschrijdingen niet zou leiden tot significante effecten.

Uit de geluidsstudie bleek evenwel dat op een aantal punten de geluidsnormen van het Vlaamse Reglement betreffende de Milieuvergunning (VLAREM) II niet zouden worden gehaald door de bouw en exploitatie van een aantal bijkomende windturbines. Om deze reden werden deze windturbines negatief geadviseerd door de gespecialiseerde adviesinstanties en de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie en dan ook geweigerd. Advies is advies.

Dan uw vierde vraag. Waarom werden er geen milderende maatregelen opgelegd zoals het verplichte gebruik van een 'reduced noise mode'? Het geoptimaliseerde scenario uit het MER en de begeleidende geluidsstudie van de verschillende aanvragen gingen reeds uit van een reduced noise mode. Er werd reeds een reductie voorzien in het aanvraagdossier. Desondanks konden de geluidsnormen niet worden gerespecteerd door een aantal aangevraagde windturbines.

Het komt niet toe aan de vergunningverlenende overheid om ter zake nog bijkomende voorwaarden op te leggen, zonder dat is geweten dat hierdoor de geluidsnormen wel of niet zullen worden gehaald. Het kwam toe aan de aanvragers om desgevallend bijkomende maatregelen en reducties voor te stellen, en aan de hand van een bijkomende geluidsstudie aan te tonen dat deze bijkomende maatregelen of reducties ertoe zouden leiden dat de geluidsnormen wel zouden worden gehaald. Dit is niet gebeurd.

Vraag vijf. Ondanks het doorlopen van een MER-procedure zijn er tijdens de vergunningsprocedure een aantal gedeeltelijk gunstige adviezen uitgebracht. Zo bleek uit de verschillende adviezen dat een aantal turbines kort bij woningen – ik heb het zelf gezien – of bij een bestaand bedrijf werd opgesteld. Ook stond een elektriciteitscabine te kort bij een gewestweg. Ik merk op dat de deputatie van de

provincie Limburg twee windturbines heeft geweigerd vanwege de mogelijke impact op de ontwikkeling voor potentiële sevesobedrijven. Naast het geluidsaspect waren er dus ook nog ander hordes voor deze aanvragen.

Het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de aanvragers van de vergunning om een project in te dienen dat voldoet aan alle normen inzake geluid, slagschaduw, veiligheid, enzovoort. Wanneer er uit de adviesaanvragen zou blijken dat er bepaalde problemen zijn, kan de aanvrager dit desgevallend verhelpen door bijkomende informatie of studies in te dienen of een wijzigingsverzoek in te dienen. Ik stel vast dat dit niet is gebeurd in de aanvragen die werden behandeld op Vlaams niveau.

De zesde vraag. De verschillende adviesinstanties nemen deel aan de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie. In deze commissie worden de verschillende adviezen besproken en tracht men ook te komen tot een geïntegreerd advies. De adviesverlenende instanties hanteren niet alleen de conclusie van de MER, waarbij wordt geoordeeld of een project al dan niet kan leiden tot aanzienlijke milieueffecten, maar richten zich naar alle toepasselijke wettelijke bepalingen, waaronder in de eerste plaats de sectorale normen inzake geluid, slagschaduw en veiligheid.

Mijnheer Tommelein, u hebt me gevraagd op welke regelgeving en eventuele andere studies ik me heb gebaseerd om de vergunningen niet toe te kennen. Alles wat de procedure omvat, wordt geregeld in het decreet betreffende de omgevingsvergunning. Verder wordt rekening gehouden met het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, met de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, met het Natuurdecreet en met de uitvoeringsbesluiten. Ik wil benadrukken dat een omgevingsvergunningsaanvraag uit een heel brede set van verplichte addenda en plannen bestaat. Het lijkt me overbodig hier een opsomming te geven. Mijn beslissing steunt in eerste instantie op het advies van de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie (GOVC), die zeer minutieus te werk is gegaan.

U hebt me tevens gevraagd op welke parameters in de regelgeving ik me heb gebaseerd om de conformiteit te bepalen. U weet ongetwijfeld dat ik voor de slagschaduw en geluidshinder van windturbines kan verwijzen naar de criteria inzake slagschaduw, geluid en veiligheid die zijn opgenomen in de sectorale voorwaarden in titel II van het VLAREM. U kunt de sectorale voorwaarden voor installaties voor het opwekken van elektriciteit door middel van windenergie terugvinden in afdeling 5.20.6 van titel II van het VLAREM. Voor windturbines moet ook worden geoordeeld of geen negatieve effecten op avifauna en/of vleermuizen kunnen worden veroorzaakt. In de buurt van speciale beschermingszones en van gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) moet desgevallend rekening worden gehouden met de bijzondere beschermingsregimes voor deze gebieden.

U hebt me eveneens gevraagd op welke andere adviezen ik me heb gebaseerd en hoeveel van die adviezen negatief waren. Ik baseer me voor mijn beslissingen steeds op het advies van de GOVC. Ik kan u een overzicht geven.

In verband met de aanvraag voor veertien windturbines heeft de GOVC aan veertien adviesinstanties een advies gevraagd. De stad Genk heeft Fluvijs, Infrabel, Fluxys, Elia Asset en de brandweerzone Oost-Limburg om een subadvies gevraagd. Het subadvies van de brandweer was ongunstig voor de twee windturbines in de onmiddellijke omgeving van Seveso-bedrijven met een hoge drempel. Van die adviezen waren er acht volledig gunstig en vijf gedeeltelijk gunstig.

In verband met de aanvraag voor zes windturbines heeft de GOVC acht adviesinstanties om advies gevraagd. De stad Genk heeft Fluvijs en Elia Asset om een subadvies gevraagd. De stad Bilzen heeft de brandweerzone Oost-Limburg om een subadvies gevraagd. Van die adviezen waren er vijf volledig gunstig en drie gedeeltelijk gunstig.

U hebt me ook gevraagd of ik weet heb van beroepen die ondertussen tegen de niet-vergunningen zijn aangetekend. Tegen de weigering door de deputatie kan een administratief beroep worden ingediend. De beroepsperiode loopt momenteel nog en loopt af op 14 februari 2020. Ik heb op dit moment nog geen weet van ingediende beroepen. Tegen de twee beslissingen die ik zelf heb genomen, kan bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen een verzoek tot schorsing of vernietiging worden ingediend. Dit moet gebeuren binnen een termijn van 45 dagen na de betekening van mijn beslissing en ook deze periode loopt nog. Ik heb er op dit moment geen zicht op of een verzoekschrift is ingediend.

De volgende vraag is op welke wijze ik ervoor wil zorgen dat we de doelstellingen voor 2020 en 2030 inzake windenergie halen. Ik verwijs hiervoor uiteraard naar het Vlaams Energie- en Klimaatplan voor de periode 2020-2030. Dit plan omvat een mix van maatregelen om de groene energieproductie te laten toenemen. Ik wil benadrukken dat de windenergieproductie daar slechts een onderdeel van is.

In het nieuw plan wordt met twee belangrijke aspecten rekening gehouden. Bestaan de turbines van een oudere generatie moeten worden vervangen door nieuwe, efficiëntere turbines met een hoger vermogen en een hogere energieopbrengst.

Uiteraard moet ik bij het toekennen van vergunningen en bij het halen van de doelstellingen alle regelgeving naleven, tenzij jullie nu zeggen dat ik die naast mij neer mag leggen en zomaar vergunningen mag gaan toekennen, maar dat is niet de insteek van de vraag, denk ik.

Dan was er de vraag hoe het staat met de overheveling van de vergunningsbevoegdheid naar de lokale besturen. Zoals aangegeven in de beleidsnota Omgeving, start ik dit jaar met een globale evaluatie van de werking van het Omgevingsvergunningsdecreet. Daarbij zal ik iedereen betrekken, ook de provincies en de gemeenten. Een van de elementen die daarbij aan bod zullen komen, is een onderzoek naar de manier waarop de Vlaamse en provinciale lijsten en de VLAREM-indelingslijst (Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning) aangepast kunnen worden, zodat projecten door de meest aangewezen overheid kunnen worden beoordeeld. Ik zal bij de evaluatie ook nagaan hoe ik het lokaal draagvlak van windturbineprojecten kan verbeteren, maar het regeerakkoord is daar volgens mij heel duidelijk over, collega's: de lokale besturen zullen binnenkort bevoegd zijn voor het toekennen van vergunningen.

De voorzitter: Ik laat eerst de vraagstellers aan het woord en dan andere collega's.

Ik zou jullie wel willen vragen om jullie te beperken tot de algemene beleidsvragen en niet in te gaan op de motivering van individuele vergunningsaanvragen, zeker in het kader van lopende administratieve procedures. Ook naar de toekomst toe vind ik dat we ons niet moeten mengen in individuele aanvragen met betrekking tot administratieve procedures. Ik zie daar normaal gezien heel streng op toe, maar deze keer moet het me ontgaan zijn. Ik zal er in elk geval nog wat strenger op toezien.

De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Dit is natuurlijk niet zomaar een windproject, maar een van de grootste of misschien wel het grootste dat de laatste jaren in Vlaanderen is aangevraagd: 22 nieuwe windturbines, naast de 19 die er al stonden. Voor mij – en niet alleen voor mij – is het een symbolisch dossier, want het gaat om de site in Langerlo, waar ooit een biomassacentrale gepland stond. De heer Tommelein zal zich dat dossier nog wel herinneren. We hebben die centrale met verenigde krachten kunnen tegenhouden en ik vond het van een fantastische symbolische waarde dat er net op die site, in de plaats van zo'n vervuilende en dure biomassacentrale, windmolens zouden komen.

Natuurlijk is het niet zo dat een windmolen zomaar eender waar mag komen; we moeten rekening houden met de regelgeving. Ik zou het dossier van naderbij moeten bekijken en zal er dus niet verder op ingaan, maar ik heb wel de indruk dat u op bepaalde aspecten wel erg streng bent geweest, minister. Ik moet u ook zeggen dat ik het dossier van nabij heb gevolgd. En dan bedoel ik als burger, want ik woon ook in de buurt – ik zie de molens zelfs vanuit mijn slaapkamerraam. Op de infovergaderingen ter zake was de sfeer telkens goed, wat natuurlijk geen sterk beleidsargument is, maar ik moet u wel zeggen dat bij de omwonenden het idee leeft van 'als het hier niet kan, waar dan wel in Vlaanderen?'. De site is een industrieterrein, waar plaats is, waar weinig mensen wonen en waar er weinig omgevingshinder is.

Misschien is het goed om naar aanleiding van deze casus eens na te gaan of er in de regelgeving geen zaken zouden kunnen veranderen. Dat de provincie zegt dat er op de site misschien ooit sevesobedrijven komen, vind ik trouwens ook een vreemd argument. Wat mij betreft is het in zulke situaties 'wie eerst komt, eerst maalt'. In de buurt zijn ook al heel wat sevesobedrijven. Daar kan weinig extra milieudruk bij. Ik zou dan ook denken, als er al windmolens staan, dan kunnen er daaronder of in de buurt geen bijkomende sevesobedrijven meer komen.

Mijn vraag aan u – en ik zal proberen om er ook over na te denken – is om te kijken naar manieren om de regelgeving te veranderen, zodat we dit soort zaken toch kunnen vermijden.

De voorzitter: De heer Tommelein heeft het woord.

Bart Tommelein (Open Vld): Minister, het is helemaal geen regionaal geïnspireerde vraag van mij, want ik heb met Genk alleen maar iets te maken in die zin dat het net zoals mijn stad een belangrijke centrumstad is. Ik stel u deze vraag echter, omdat de casus aantoont dat het toch wel verre van een eenvoudig verhaal is om in Vlaanderen een windmolen gebouwd te krijgen.

Als er maar 6 van de 22 aangevraagde molens kunnen worden vergund, dan scheelt er iets. Ofwel moeten we ervan uitgaan dat de mensen die die projecten bestuderen en onderzoeken, mensen zijn die niet weten waarover het gaat, ofwel scheelt er toch iets met de procedure en de manier waarop vergunningen moeten worden gegeven. Ik vind dit een lange lijdensweg om tot een toch wel zeer mager resultaat te komen. Meestal worden projecten geweigerd – dat heeft mij in het verleden meermaals gestoord – op basis van lokale actiegroepen die bezwaren indienen, maar hier is dat helemaal niet het geval.

Minister, ik blijf met een dubbel gevoel zitten. U weet dat ik uw beleid echt wil ondersteunen, dat zon en windenergie en hernieuwbare energie mij heel nauw aan het hart liggen omdat het een verhaal is waarbij mensen decentraal beslissingen kunnen nemen en keuzes kunnen maken en niet afhankelijk zijn van een centrale productie. Maar als je ziet hoe moeilijk het is om tot resultaten te komen, ook als er geen actiegroepen mee gemoeid zijn, dan heb ik daar toch wel bedenkingen bij.

De studies zijn allemaal duidelijk. Een overgroot deel van de Vlamingen zegt 'ja' tegen windmolens. Ik heb ook meegemaakt dat er protest was tegen de windmolens op de Noordzee. Intussen is dat protest helemaal verdwenen en zal er straks op de Noordzee 4 gigawatt zijn tegen 2030. Het ziet er allemaal goed uit, maar voor windmolens op land moeten we toch nagaan hoe we de slaagkans kunnen verhogen.

Een van de manieren om de slaagkans te verhogen, is de omwonenden – ook de gemeenten – mee te betrekken. Vandaar dat ik die laatste vraag stel. Ik ben ook burgermeester. Als je protest krijgt van een buur, begin je al te vrezen dat het moeilijk zal worden, zeker als die wat mensen meekrijgt. Het is altijd een minderheid, nooit een meerderheid. De meerderheid blijft meestal zwijgen en de minderheid protesteert. Vandaar dat ik toch wil aandringen om na te gaan op welke manier de participatie en

betrokkenheid van bewoners en van steden en gemeenten kan worden verhoogd. Ik heb in het regeerakkoord gelezen dat gemeenten bevoegd zullen worden. Jammer dat dat in Oostende niet veel soelaas zal brengen, want ik heb daar andere problemen zoals de luchthaven. Er zouden anders gerust wat meer windmolens mogen komen op ons grondgebied.

Als je de gemeenten wilt overtuigen om windmolens te plaatsen, dan zullen ze ook stimuli moeten krijgen en zullen ze ook redenen moeten hebben om dat te doen. Ik vind het allemaal een ver-van-mijn-bedshow. We moeten een energieomslag doen. We moeten dat doen vooral met zon en wind. Ik heb gemerkt dat de Vlaamse Regering het Vlaams Energie- en Klimaatplan voor wind heeft opgetrokken. Het vorige Vlaams Energie- en Klimaatplan is er nog onder mijn verantwoordelijkheid gekomen. Bij de regeringsvorming is men gegaan voor nog meer wind, en dan dring ik er echt op aan om tot akkoorden te komen met steden en gemeenten en met provincies om na te gaan waar er meer windmolens kunnen komen en waar kan worden verhinderd dat zulke situaties – 22 aanvragen en maar 6 goedgekeurd – ontstaan. Er scheelt iets. Dit is niet normaal. Er is veel geld, veel tijd en veel energie verloren voor iedereen.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Voorzitter, ik vond uw tussenkomst heel sterk. Ik weet nu ook dat ik geen vraag moet stellen over de gecontesteerde windmolen in Melle van een artiest met een vleermuis. In die context vind ik uw tussenkomst heel sterk. Ik trek het op een globaal niveau, zonder te spreken over Limburg.

Ik hoor hier een aantal zaken die ik vrij sterk vind. Minister, in uw antwoord zegt u dat het de verantwoordelijkheid is van de aanvrager om aan alles te voldoen, om aan alle regels te voldoen, om zelf eventueel milderende maatregelen voor te stellen met de nodige onderbouwing. Het is niet de vergunningverlener die dat moet doen, en die moet zeggen dat je ze mag plaatsen als je ze een beetje anders zet.

Maar als het achteraf toch niet goed blijkt te zijn, dan ligt de verantwoordelijkheid wel bij de vergunningsverlener. Ik vind dat een heel correcte instelling. Collega Tommelein, je kunt je dan inderdaad de vraag stellen of die projectontwikkelaars misschien niet bekwaam genoeg zijn. U formuleerde dat vrij negatief.

Ik denk dat er vaak twee redenen zijn. Ten eerste hoor ik in debatten of in gesprekken met projectontwikkelaars dat het doel de middelen heiligt: 'Waarom ben je ertegen? We moeten toch onze doelstellingen halen?' Alle kritiek wordt dan plots in de kiem gesmoord, omdat we die doelstelling moeten halen. Dat is ook iets wat vaak terugkomt in debatten.

Ten tweede zie je inderdaad dat bepaalde projectontwikkelaars weinig inspanningen doen om lokaal draagvlak te vinden voor de projecten die ze willen uitvoeren – dan kom ik ook terug op het aspect van de lokale verantwoordelijkheden. Daardoor ontstaat er lokaal protest, en dan kiezen de lokale verantwoordelijken, die toch alleen maar advies moeten verlenen, voor de gemakkelijkste en meest populaire oplossing: ze geven een negatief advies. Het is immers toch de provincie of een hoger niveau die de eindbeslissing neemt.

In die context lijkt het mij een goed initiatief om die lokale bevoegdheid naar het lokale niveau te brengen, inclusief participatie en betrokkenheid. Dat staat ook zo in het regeerakkoord. Moeten daar middelen voor worden vrijgemaakt? Ik heb daar ook altijd een probleem mee. Dat is alsof iemand ermee akkoord gaat dat je een windmolen plaatst, maar hij moet er dan wel veel geld voor krijgen. Al die euro's zullen dan uiteindelijk wel betaald worden: ofwel zitten ze in onze elektriciteitsfactuur verrekend, ofwel worden ze betaald vanuit de algemene middelen. Je moet daar toch mee opletten. Het gaat niet altijd over euro's. Participatie en betrokkenheid kan ook betekenen

dat je op andere manieren je lokale overheid creatief betreft in het lokale energie-beleid.

Ik heb hier twee vragen gehoord die mij wel storen. Ik citeer collega Danen, die zegt: 'Als het hier niet kan, waar kan het dan wel?' En collega Tommelein zegt: 'Op welke manier halen we dan wel de doelstelling?' Wel, er zijn drie mogelijkheden. Je kunt ten eerste de regelgeving toepassen. Dan passen we het antwoord van de minister toe. Maar je kunt ook gewoon de regelgeving omzeilen. Dan haal je misschien wel de doelstelling, en dan kun je het misschien wel doen in Limburg. De derde optie is dat je de regelgeving verandert, of anders gezegd: een versoepeling van de regelgeving. En dan ga je er misschien ook komen.

Maar dan vergeet je iets. Door de regelgeving ofwel te omzeilen of te versoepelen, creëer je geen beter draagvlak. En zolang dat draagvlak er niet is, komen die projecten er ook niet. Want sommige mensen zijn het echt beu dat het altijd in hun omgeving moet gebeuren, en die zoeken inderdaad juridische mogelijkheden. We leven immers in een democratisch land waar het mogelijk is om dergelijke projecten tegen te houden.

Als je die mensen net in het verhaal betreft, en als je kunt aantonen dat je correct bent met alle regels, en je niet probeert om de regelgeving te omzeilen of versoepelen, ga je de slaagkansen van je project misschien net vergroten. Nu hebben de mensen het gevoel dat ze niet gehoord worden. En als het gaat over versoepelen of veranderen: we zijn op dit moment de regio met de minst strenge regels als het gaat over de combinatie afstandsregel en geluid. Voor alle duidelijkheid: er staat in het decreet momenteel enkel een geluidsnorm, en geen afstandsnorm. Dat betekent in theorie dat, zolang je buiten de veiligheidsperimeter blijft, de windmolen er kan komen. In het zuiden van Duitsland staan ze op 1000 meter afstand.

En dan wordt er gevraagd: 'Als het hier al niet kan, waar dan wel? Halen we dan wel onze doelstellingen?' Maar we gaan de zaken toch niet gaan omdraaien? Eerst moet de regelgeving worden toegepast, en moeten we kijken naar de veiligheid. En dan kunnen we inderdaad kijken of er nog zones vrij zijn. Zijn wij dan misschien net iets minder geschikt dan Denemarken of Nederland? Dat is zo. Wij moeten inderdaad inzetten op het verbeteren van bestaande installaties, om te kijken of we op bepaalde locaties meer kunnen doen. Maar dan moeten we ook in discussie gaan met natuurbewegingen, die in de haven van Antwerpen bijvoorbeeld windmolens tegenhouden vanwege de een of andere zeldzame vogel of kikker.

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (sp.a): Ik ga proberen om wat korter te zijn dan collega Gryffroy, maar ik wil misschien wel wat op hetzelfde punt wijzen. We leven in Vlaanderen natuurlijk in een zeer dichtbevolkte regio, zeer dicht bebouwd en zeer versnipperd. Dus om het even wat we doen – een autosnelweg, een windmolen of een nieuwe varkensstal –, het staat altijd in iemands tuin, letterlijk of figuurlijk. Dat heeft zijn gevolgen: je kunt minder realiseren dan elders. En dus is de capaciteit voor windenergie op het land in Vlaanderen beperkter dan we graag zouden willen.

Laat ons dat nu maar klaar en duidelijk zeggen. De regels zullen ook aangepast zijn. Aan de andere kant wijst het op een aantal plaatsen waar het logischerwijze zou moeten kunnen, keer op keer veeleer op onwil dan op terechte discussies. Daarin heeft collega Danen wel gelijk.

Er zijn meer dan genoeg burgemeesters die in Vlaanderen, ook op plaatsen waar logischerwijze, zelfs met correcte afstandsregels, windmolens zouden kunnen komen, verkiezingscampagnes voeren door te zeggen: in mijn gemeente komt er nooit een windmolen. We moeten een beetje consequent en logisch zijn in onze regelgeving. Die regelgeving is op dit ogenblik niet altijd transparant en helder.

Minister, in plaats van concrete antwoorden op concrete technische vragen van concrete windmolens te krijgen – deze commissie is niet de plaats om die discussie te voeren, daar heeft de voorzitter groot gelijk in –, is er een discrepantie tussen waar het nog wel kan en volgens welke duidelijke regels. Die hebben we nog altijd niet. Daar moet de overheid een beetje politieke moed aan de dag leggen. Dan zal ze tegen een aantal gemeentebesturen en lokale belangen moeten ingaan in het algemeen belang. Wat er redelijk is en tot waar het redelijk is, is vandaag niet altijd even duidelijk en niet altijd even gelijk toegepast, en zeker en vast niet altijd even helder, ook niet voor projectontwikkelaars. Die moeten zich niet beroepen op: je moet mij alles toelaten, want er zijn doelstellingen.

Het zou me zeer erg verwonderen, want het zijn tenslotte professionele bedrijven en ondernemers, dat ze voor een massa windmolens projecten hebben uitgewerkt en aanvragen hebben ingediend die een massa geld kosten, allemaal in de volle wetenschap dat het eigenlijk niet kan. Dat gebeurt niet in de praktijk. Dat kan soms gebeuren, dat kan hier en daar gebeuren, maar op deze schaal gebeurt dat met verstandige investeerders logischerwijze niet.

Op deze en andere locaties is er dus iets mis met de transparantie en de consequentie van de regels die we toepassen voor wind op land. Als we het beperkte potentieel dat we in Vlaanderen hebben, toch maximaal willen gebruiken, zullen we daar klaarder en duidelijker in moeten zijn en het veel minder laten afhangen van de lokale voorkeuren hier en daar, als die niet op rationele argumenten berusten. Of die rationele argumenten nu overlast zijn of milieubelangen, als we rationeel hebben gekozen om de kikker te beschermen, dan moeten we dat ook doen. We moeten die keuze dan wel rationeel hebben gemaakt en ze moet verdedigbaar en uitlegbaar blijven.

Minister, deze omvang van ingediende versus toegekende projecten is logischerwijze niet uitlegbaar als er rationele regels zouden zijn. Er is dus echt werk, zowel in communicatie naar de burger, als naar de gemeentebesturen, als naar potentiële investeerders, zodat er enige zekerheid is dat onze regels correct en logisch zijn, dat ze onze doelstellingen nastreven en geen onnodige overlast creëren.

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

Leo Pieters (Vlaams Belang): Ik vraag me af wat de vraagstellers eigenlijk willen. Een doelstelling bereiken, oké. Mijnheer Tommelein, ik dacht toch dat de meerderheidspartijen deze decreetgeving hebben opgesteld. Daar was u toch zelf bij. U weet toch waar u woont. U woont in Vlaanderen. U weet ook dat dat dichtbevolkt en dichtbebouwd is. Als die regels er zijn ... Ja, ik hoef de minister daarin niet bij te staan. De wetgeving is de wetgeving. Daar hebt u zich aan te houden. Als u op voorhand goed gekeken zou hebben waar u woont, dan zou u ook weten dat het met deze decreetgeving niet anders kon.

Mijnheer Tobback, ik moet u gelijk geven. Dat gebeurt niet dikwijls, ik weet het.

Bruno Tobback (sp.a): Maak er vooral geen gewoonte van.

Leo Pieters (Vlaams Belang): Dat is ook niet mijn bedoeling. Maar als u gelijk hebt, hebt u gelijk. Als iemand een molen wil bouwen, dan wil hij daar geld aan verdienen. Als daar jaren overheen gaan met bezwaarschriften of niet-vergunningen, dan begint hij daar niet aan. Die mensen willen geld verdienen en die zullen heus niets aanvragen wat niet haalbaar is.

Is dat in dit geval niet haalbaar, dan is dat door de wetgeving die u trouwens zelf hebt ingesteld. Mijnheer Tommelein, uw fractie zit toch mee in de meerderheid. Ik blijf me dan ook afvragen welk doel u eigenlijk wilt bereiken.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Ik kan daar heel kort over zijn. Als ik de adviezen niet had nageleefd en alles naast me had neergelegd, dan denk ik dat de vraag zou zijn geweest waarom ik al die adviezen niet heb nageleefd van al die instanties die daar uren mee bezig zijn geweest. Ik heb in dezen gedaan wat er wel van een minister wordt verwacht, denk ik, namelijk de regels naleven die vandaag de dag bestaan. Ik heb ze nageleefd en dan kom je tot dit resultaat. In dit geval, voor alle duidelijkheid, waren er geen actiecomités of zo. Dat was zelfs niet aan de orde. Het is gewoon een slecht dossier, denk ik, punt aan de lijn. Ik verwacht ook wel van iedereen die een dossier indient, dat dat in orde is, en als dat niet in orde is, dat ze dat eventueel dan nog bijstellen enzovoort. Ik ga echter niet tijdens de behandeling al die regels veranderen. Sorry, dat ga ik niet doen. Als de wetgever bepaalde aspecten in de teksten heeft opgenomen qua geluidshinder, milieu, veiligheid, dan moet ik die gewoon naleven. U kunt mij dat verwijten. Dat is een verwijt dat ik de regels naleef, maar dat neem ik er dan graag bij.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, ik denk dat niemand vraagt om de regels in de loop van de rit te wijzigen, maar ik denk dat het wel goed is, zoals collega Tommelein zegt en zoals ik hier nog heb gehoord van collega's, om eens te bekijken of bepaalde procedures, of misschien wetgeving, kunnen worden aangepast om dit soort anomalieën te verhelpen. Nogmaals, als je de plek kent, als je de onderzoekers of de ingenieurs kent die ermee bezig zijn geweest, als je de omwonenden kent, dan zeg je dat dat een plek is waar er eigenlijk best wel wat molens bij kunnen komen. Door regels en procedures kan dat inderdaad niet. Ik stel het vast. U toont consequentie op dat vlak. Ik zou u willen vragen om evenveel consequentie aan de dag te leggen bij het gunnen van molens waarbij de regels wel zijn gevolgd.

De voorzitter: De heer Tommelein heeft het woord.

Bart Tommelein (Open Vld): Minister, voor alle duidelijkheid, ik heb in mijn vraagstelling aan u geen enkele kritiek geuit op uw beleid. Er zijn misschien collega's die dat graag zouden hebben. Dat is dus niet zo. Ik zal het dus herhalen: ik steun u in het beleid om uw doelstellingen te halen. Ik geloof in hernieuwbare energie voor de toekomst. Er zijn er die liever andere dingen zouden willen bouwen, dat begrijp ik allemaal, maar dan is men bij mij en ook bij mijn partij alleszins aan het verkeerde adres. Nooit is er gevraagd om regels te versoepelen of te omzeilen. Ik vraag dat niet. Ik vraag wel rechtszekerheid. Dat betekent dat, als iemand aan een project begint, al helemaal vanaf het begin zou worden gezegd: 'Kijk, dat is het, en als u zich daar niet aan kunt houden, dan moet u er niet aan beginnen.' Op dit moment is er een beetje een flou artistique, zodat men het toch maar probeert, en misschien lukt het wel. Dat vind ik niet goed. Dat betekent dat op een of andere manier de projectontwikkelaars toch ook wel een duidelijk signaal zullen moeten geven dat ze de omwonenden én de gemeenten bij die projecten zullen betrekken. Dan kom ik bij mijn verhaal inzake andere projecten, die heel belangrijk zullen zijn. Als ze dat niet doen, zullen ze telkens op een muur stuiten.

Ik vind het belangrijk wat de heer Tobback heeft gezegd. Er zijn collega-burgemeesters met heel grote oppervlakten, van heel veel vierkante meters, die op voorhand al zeggen dat er op hun grondgebied nooit een enkele windmolen zal komen, terwijl daar perfecte locaties voor zijn. Dat vind ik pas onverantwoordelijk. Daarom wil ik nog eens meegeven dat we moeten bekijken op welke manier de gemeenten voordelen kunnen halen uit het plaatsen van windmolens, en op welke manier de bewoners kunnen worden betrokken bij het plaatsen van windmolens. Minister, dat verhaal moet worden opgebouwd, en de komende jaren zullen we u mee daarin steunen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Sam Van Rooy aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de verdeling van de middelen van het Europese Fonds voor een rechtvaardige transitie

– 967 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Robrecht Bothuyne aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de verdeling van de middelen van het Europese Fonds voor een rechtvaardige transitie

– 979 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: De heer Van Rooy heeft het woord.

Sam Van Rooy (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, de Europese Commissie wil 7,5 miljard euro ter beschikking stellen van het Fonds voor een rechtvaardige transitie. Qua orwelliaanse naamgeving kan dat tellen, want er is niks rechtvaardigs aan. Dat is een fonds om bepaalde landen te helpen in hun overgang naar een zogenaamde klimaatneutrale economie, zoals bepaald in de zogenaamde Green Deal, die een totaal prijskaartje van 1000 miljard euro heeft. Van dat transitiefonds krijgt België slechts 68 miljoen euro voor de volgende zeven jaar. Het opzet van dat zogenaamde transitiefonds is het verzachten van de sociale gevolgen van de Green Deal in landen die nog zwaar afhankelijk zijn van fossiele brandstoffen of hoge concentraties broeikasgassen de lucht in blazen.

Polen is de grootste winnaar, want Polen zou het meeste geld krijgen: ruim 2 miljard euro. Dat is een derde van het totale fonds van 7,5 miljard euro. Ook Duitsland krijgt enorm veel geld uit dit klimaatfonds: maar liefst 877 miljoen euro. De reden is dat door die zogenaamde Energiewende – die door allerlei partijen hier aanwezig werd toegejuicht – en door het snel sluiten van de kerncentrales, de Duitsers massaal hebben moeten inzetten op steenkool. Daardoor is de luchtkwaliteit in Duitsland er sterk op achteruitgegaan, voor alle duidelijkheid. Roemenië krijgt 757 miljoen euro, Tsjechië 581 miljoen euro, Bulgarije 458 miljoen euro en Frankrijk 402 miljoen euro. Oost-Europa is de grote slokop omdat daar nog veel werknemers aan de slag zijn in de steenkoolindustrie. Dat is wel duidelijk als je al die bedragen hoort: met 68 miljoen euro krijgt België peanuts. Dat is amper 6 euro per inwoner voor de periode 2021-2027. België behoort daarmee tot de slechtst bedeelde lidstaten van de EU. Goed gedrag wordt eigenlijk afgestraft, 'slecht gedrag' – wat het klimaat betreft – beloond.

De Europese Commissie eist bovendien dat de lidstaten die geld krijgen uit de cohesiefondsen en het Europees Sociaal Fonds, dat armoede zou moeten helpen bestrijden, dat geld ook deels besteden aan de klimaatdoelstellingen van het transitiefonds, aan het klimaat dus. Met andere woorden, dat mag voor iedereen duidelijk zijn: België en dus Vlaanderen zullen dus gaan betalen voor het klimaatbeleid van landen als Polen en Bulgarije. Dat is een nieuwe transferstroom. Het is een geldstroom van Noordwest- naar Oost-Europa.

Minister Demir, daarom ook mijn vragen. Wat is uw reactie op deze nieuwe, onrechtvaardige geldstroom van west naar oost? Hoe zal die 68 miljoen euro concreet worden verdeeld over de regio's in België? Wat zal de Vlaamse Regering met dat geld doen? Neemt u eventueel toch initiatieven om iets te doen aan deze onrechtvaardige onderbedeling van België?

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

Robrecht Bothuyne (CD&V): De Europese Commissie heeft inderdaad een tijdje geleden haar Green Deal voorgesteld waaraan een investeringsplan gekoppeld is

van 1000 miljard euro. Dat is geen prijskaartje, collega Van Rooy, dat is ook geen kost, dat is een investeringsplan, waar uiteraard ook baten tegenover moeten staan. Ik denk dat we op dat vlak misschien niet alleen naar de Europese Commissie kunnen kijken maar ook naar de Amerikanen. Ik was op de klimaatconferentie in Parijs, waar de toenmalige minister van Buitenlandse Zaken van de Verenigde Staten, John Kerry, de klimaatuitdaging als de grootste 'business opportunity ever' bestempelde. Ik denk dat de Europese Commissie dat op een heel correcte manier heeft begrepen.

Een koploperspositie in de wereld vanuit Europa is trouwens iets wat wij als Vlaams Parlement kamerbreed hebben gevraagd in meerdere resoluties. Dus we zijn op zich blij dat de Europese Commissie daar het voortouw in neemt. Dat onderscheidt ons en de partijen van de meerderheid alvast van uw teneur aangaande die Green Deal, mijnheer Van Rooy.

De commissie heeft inderdaad ook een plan om gerichte steun vrij te maken voor regio's en sectoren die het hardst getroffen zullen worden door het maatregelenpakket van de Europese Green Deal. Want we staan voor een grote transitie, waar ook onze industrie en onze energievoorziening door beïnvloed zullen worden. Een deel van die financiering zal komen van dat nieuw op te richten Fonds voor een rechtvaardige transitie: 7,5 miljard euro aan nieuwe EU-middelen, boven op het voorstel van de commissie voor de meerjarenbegroting, dat al ingediend was.

Op 14 januari werd er een ontwerpverordening gepubliceerd door de commissie, minister. U hebt die 34 pagina's ongetwijfeld gelezen. Daar zijn inderdaad wel wat vragen bij te stellen. De Europese Commissie heeft een sleutel voorgesteld om de middelen uit het fonds toe te wijzen aan de lidstaten. Daarbij wordt rekening gehouden met de broeikasgasemissies en tewerkstelling in sectoren met een hoge koolstofintensiteit. Er wordt verwezen naar steenkool, turf en dergelijke meer. Er wordt dus ook gekeken naar de tewerkstelling in die sectoren.

De lidstaten hebben niet zomaar recht op hun deel van de 7,5 miljard euro, maar moeten een territoriaal correct rechtvaardigheidsplan indienen om te verantwoorden waarom bepaalde regio's het meeste zullen lijden onder de economische en sociale gevolgen van de transitie, met name in de hierboven beschreven sectoren. De Europese Commissie verwacht van u dus een plan om de middelen te besteden.

Dan kom ik tot de essentie van de zaak. Het bedrag dat België toegewezen krijgt, is veel te weinig. Ik denk dat iedereen het daarover eens is. 6 euro per inwoner of 68 miljoen euro in totaal is het absolute minimum dat de Europese Commissie hanteert. Ter vergelijking: Nederland zou per inwoner meer dan het dubbele krijgen, zo'n 220 miljoen euro in totaal. Polen krijgt het maximumbedrag van 2 miljard euro of 52,7 euro per inwoner. Het is bovendien opvallend dat de ondergrens is vastgelegd op een bedrag per inwoner, terwijl het maximaal toegekende bedrag een absoluut plafond is.

De Europese Commissie geeft alleszins met de indicatieve verdeling die vooropstaat de indruk dat de slechtste leerlingen de grootste beloning krijgen. Wat ons betreft, is dat niet de juiste aanpak.

Minister, in welke mate ligt de verdeling van de middelen tussen de lidstaten reeds vast? Bent u van plan om wijzigingen aan de methodologie voor te stellen? U hebt reeds een positief advies gegeven inzake het principe van de oprichting van zo'n fonds via het Europees Comité van de Regio's. We hebben tot 12 maart de tijd om te reageren op het voorstel van de Commissie. Hoe zult u reageren? Wat zult u doen om de wijziging aan de methodologie te introduceren op Europees niveau? Uiteindelijk zullen er middelen komen vanuit het fonds en daar zal ook een intra-Belgische verdeling aan gekoppeld zijn. Op welke manier zullen de aan België toegewezen middelen worden verdeeld onder de gewesten, rekening houdend met het

feit dat de grootste bulk van industriële activiteiten in Vlaanderen gesitueerd is? Gelet op de beperkte middelen, welke sectoren en regio's in Vlaanderen zou u preferentieel willen ondersteunen?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Dames en heren, ik moet u niet vertellen dat dit een belangrijk dossier is. Ik heb steeds van in het begin gezegd dat Europa allerlei doelstellingen kan opleggen aan de Vlaming of aan de kmo's, maar dat daarnaast ook in de nodige middelen moet worden voorzien. Zo niet, kan men niet spreken van enige rechtvaardigheid. We mogen er toch van uitgaan dat Europa gebouwd is op de principes van rechtvaardigheid. Tot zover de algemene beschouwing.

Wat vandaag op tafel ligt, betreft een voorstel van de Europese Commissie dat nog besproken moet worden in de Raad Algemene Zaken en vormt dus nog het voorwerp van onderhandeling. Wat mij betreft, is het voorstel tot verdeling van de middelen uit het Just Transition Fund onrechtvaardig en moet het voorstel grondig bijgestuurd worden. De allocatie aan België uit het Just Transition Fund, overeenkomstig de berekeningsmethode zoals voorgesteld door de Europese Commissie, is immers zeer laag. Samen met zes andere landen ontvangt België het minimum minimum – peanuts als ik het zo mag zeggen – van 6 euro per inwoner. In totaal komt dit op 68 miljoen euro voor een periode van zeven jaar. Een land als Polen zou 2 miljard euro uit het fonds ontvangen, meer dan een kwart van het totale fonds.

Ook Duitsland, dat 877 miljoen euro krijgt, Roemenië, dat 757 miljoen euro krijgt, en Tsjechië, dat 581 miljoen euro krijgt, zullen tevreden zijn met hun deel van het fonds. Van de rijkere lidstaten krijgt Finland 165 miljoen euro, Nederland 220 miljoen euro, wat neerkomt op ongeveer 12,8 euro per inwoner en Duitsland 877 miljoen euro, wat neerkomt op 10,6 euro per inwoner. Dat zijn opvallend hogere allocaties dan België.

Het is nog niet voor alle criteria in deze berekeningsmethode duidelijk op welke statistieken de Commissie zich heeft gebaseerd. Als je de transfers ziet naar Oost-Europa, de landen die het minst positief waren over de Europese klimaatambities, dan heb ik sterk de indruk dat er goodwill mee wordt afgekocht, en dat is niet de praktijk die Europa moet hanteren. Daar wil ik heel duidelijk over zijn. Het kan niet zijn dat landen die in het verleden al het een en ander gedaan hebben, nu amper iets zouden krijgen. Je zou voor minder revolteren tegen Europa, denk ik.

Op dit moment kunnen we reeds zeggen dat België laag scoort op de verschillende voorgestelde criteria, doordat drie van de vijf criteria gebaseerd zijn op steenkool- en bruinkoolontginning, turfproductie en schalieolieproductie. Dat zijn activiteiten die niet meer plaatsvinden in België. De Europese Commissie stelt ook voor om met een kunstmatig criterium te werken, namelijk de koolstofintensiteit: de broeikasgasuitstoot gedeeld door de bruto toegevoegde waarde in een bepaalde regio. In Vlaamse provincies met hoge industriële broeikasgasuitstoot, zoals Antwerpen, creëert de industrie echter ook veel bruto toegevoegde waarde. Hierdoor ligt de koolstofintensiteit relatief laag. Ook de relatief beperkte omvang van twee gebieden in België/Vlaanderen ten opzichte van het EU-gemiddelde speelt voor deze criteria in ons nadeel. Europa kan natuurlijk altijd criteria opstellen op maat van de Oost-Europese landen, moeilijk is dat niet.

Mijn diensten zijn bezig om de berekeningsmethode te onderzoeken en ze werken aan voorstellen voor aanpassingen van de voorgestelde berekeningswijze, om zo de return naar België en Vlaanderen te verhogen. Wat mij betreft kun je met dit voorstel van Europa ook echt geen rechtvaardige transitie mogelijk maken. Ik denk dat de Green Deal daardoor voor Vlaanderen op een Mean Deal zal uitdraaien.

Ook de verdeling van de aan België toegewezen middelen is een heel groot probleem. De gesprekken hierrond zullen snel worden opgestart. Het is belangrijk dat voldoende middelen uit dit fonds naar de Vlaamse regio's vloeien. De Vlaamse industriële clusters, zoals bijvoorbeeld de Antwerpse haven of het Gentse havengebied, stellen heel wat mensen te werk, creëren een hoge toegevoegde waarde en worden vandaag nog met een hoge broeikasgasuitstoot geconfronteerd. Deze regio's staan dan ook voor de grootste transitie-uitdaging, want er zijn veel absolute reducties nodig om te kunnen overgaan naar klimaatneutraliteit. De reducties die nog moeten worden gedaan zijn vaak duur, doordat er al heel wat inspanningen gedaan zijn in het verleden. Bovendien zijn deze regio's belangrijk voor de Vlaamse economie en moeten zij hun internationale concurrentiepositie kunnen bewaren. Het is dus van belang dat deze regio's geen transitie-achterstand oplopen, doordat ze buitenspel gezet worden in het Just Transition Fund. Dat is wat er vandaag de dag staat te gebeuren.

Het Just Transition Fund wil de Vlaamse regio's duidelijk buitenspel zetten. Dat is wel degelijk een reëel risico in dit dossier. De keuze van de regio's binnen een lidstaat wordt in het Commissievoorstel immers gelinkt aan de aanbevelingen van de Commissie in het kader van het Europees semester. Vorige week ontvingen we het ontwerp landenrapport voor België inzake dit Europees semester. Hierin was meteen een aanbeveling opgenomen over het inzetten van de Belgische middelen uit dit Just Transition Fund – dit terwijl over de tekst van de verordening inzake het Just Transition Fund nog volop moet worden onderhandeld. Zeer bizar dus.

Volgens de ontwerp-aanbevelingen van de Europese Commissie zouden de Belgische middelen uit het Just Transition Fund prioritair moeten worden ingezet in de provincie Henegouwen. Dit is uiteraard totaal onaanvaardbaar voor Vlaanderen. Europa lijkt wel de pedalen kwijt. Het principe van subsidiariteit wordt hier immers compleet genegeerd. Het is absurd dat we zouden moeten aanvaarden dat de Europese Commissie ons vertelt in welke gebieden we het best geld uit het Just Transition Fund zouden moeten inzetten. In plaats van de lidstaten zelf een grondige analyse te laten uitvoeren, op basis van de inzichten bij de lidstaten inzake investeringsbehoeften, en kennis over de lokale uitdagingen, past de Europese Commissie een arbitraire en schimmige methodologie toe die tot de conclusie leidt dat er geen geld naar Vlaanderen kan vloeien uit dit fonds.

Vlaanderen dreigt dus met lege handen achter te blijven en twee keer te verliezen met deze Mean Deal: één keer betalen aan Europa, net zoals de Waalse collega's, en een extra keer betalen omdat Europa een extra transfer eist van Vlaanderen naar Wallonië.

Lidstaten zouden minstens 6 euro per inwoner moeten ontvangen uit dit Just Transition Fund volgens de ontwerpverordening. Ik zal niet aanvaarden dat deze drempel voor Vlaanderen op 0 euro per persoon komt te liggen, want dat is wat de Europese Commissie vandaag voorstelt, beste vrienden. 0 euro per Vlaming. Dat is het schone verhaal van de Europese Commissie. Ik wil wel, en ik wil allerlei klimaatambities uitleggen aan de mensen, aan Vlaanderen, aan de kmo's, aan de industrie, maar als Europa komt zeggen dat Vlaanderen 0 euro krijgt: sorry, dit kan gewoon niet. Dit is gewoon onhaalbaar. De slogan die de Europese Commissie hanteert bij dit Just Transition Fund, luidt 'Leave no one behind'. Het is wel heel duidelijk dat de Europese Commissie Vlaanderen achter zich laat met lege handen. Het kan niet de bedoeling zijn dat enkel de Vlaming wordt beroofd en verweesd achtergelaten met dit fonds.

We zullen als Vlaanderen dan ook trachten de ontwerpbevindingen van de Commissie bij te sturen. Ik denk dat we dat vandaag ook aan het doen zijn.

Het eerste doel van de Vlaamse Regering en ook van mezelf is ervoor te zorgen dat er ook in Vlaamse regio's middelen uit het fonds kunnen worden ingezet. Voor

welke Vlaamse regio's dit dan moet zijn, Collega Bothuyne, zullen we binnen de Vlaamse Regering gesprekken opstarten. Ik denk dat ik in mijn antwoord al heb gezegd waar in Vlaanderen de meeste transitie moet gebeuren, maar dat gesprek zal binnen de Vlaamse Regering worden gevoerd. We moeten er vooral voor zorgen dat het Belgische aandeel in het Just Transition Fund naar een rechtvaardig niveau wordt opgetrokken. Wij moeten op het landenrapport antwoorden. Ik denk dat het antwoord ongeveer klaar is. Het wordt naar het federale niveau gestuurd en daarna naar de Europese Commissie.

Dat is dus wat we doen met een duidelijke no-go vanuit Vlaanderen. Dat kan niet duidelijker zijn, denk ik. In verband met de verplichte transfer vanuit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en vanuit het Europees Sociaal Fonds (ESF) naar het Just Transition Fund, zoals voorzien in het voorstel van de Europese Commissie: die transfer komt vanuit de nationale allocaties uit deze fondsen. Er zullen dus geen middelen worden gehaald uit de Vlaamse of Belgische EFRO- of ESF-enveloppen om klimaatbeleid in Oost-Europese landen te financieren. Een deel van de Belgische EFRO-middelen wordt weliswaar wel getransfereerd naar de middelen voor België van het Just Transition Fund.

Ik denk dat ik zeer omstandig heb geantwoord op al jullie vragen. Maar als ik zie wat er vandaag in Europa voorligt, dan weet ik echt niet waar men mee bezig is. Ik denk echt dat men volledig het noorden kwijt is. Men wil absoluut blindelings die klimaatdoelstellingen halen door die Oost-Europese landen allemaal af te kopen. Sorry, maar dat krijg je toch aan geen enkel Europees land uitgelegd? Je geeft 2 miljard euro uit een fonds van 7 miljard euro aan één land. Dat kan toch echt niet de bedoeling zijn van Europa? Dat Vlaanderen dan ook nog eens twee keer kop van Jut is, dat laten we hier niet passeren.

We doen het nodige, maar Europa zit echt in een ivoren toren. We kunnen alleen maar ons dossier vanuit Vlaanderen zo sterk mogelijk maken, en hopen dat de mensen die daar aan de knoppen zitten – te veel Vlamingen helaas, als u het mij vraagt – toch rekening houden met wat wij in Vlaanderen vragen.

De voorzitter: De heer Van Rooy heeft het woord.

Sam Van Rooy (Vlaams Belang): Minister, ik dank u. Het lijkt wel alsof u in uw toelichting stukken uit onze EU-kritische speech hebt gehaald. Ik heb een aantal woorden opgesomd: 'Mean Deal', 'de pedalen kwijt', 'schimmig', 'ivoren toren', 'het noorden kwijt' of 'no-go'. Dat zal zo dadelijk ook allemaal in de krant staan, denk ik. Ik ben deels blij met uw antwoord, althans met de retoriek, ware het niet dat u natuurlijk consequent over de Europese Unie moet spreken en niet over Europa. De Britten zijn nu geen lid meer, en ik ben zeer tevreden voor dat land. Die zeggen consequent dat ze pro-Europa zijn, maar tegen deze Europese Unie. Ze blijven immers Europeanen. En dat is ook onze slogan.

U hebt vrij correct omschreven wat de Europese Unie nu doet, maar het is eigenlijk nog erger: de EU chanteert landen als het ware. President Macron zegt tegen de Polen dat als zij de Europese normen en waarden niet respecteren, zij naar hun klimaatgeld kunnen fluiten. Zo stond het vandaag in de krant. Dat is je reinste chantage en inmenging en bemoeienis. Het typeert die tirannieke EU ten voeten uit. Macron zou beter ook eens in zijn eigen land kijken hoe hij de Europese normen en waarden zelf met de voeten treedt, bijvoorbeeld tegenover de gele hesjes.

Minister, het is toch ook wat hypocriet. Alle verwijten die u richting de EU stuurt, zijn eigenlijk inherent aan een systeem als de Europese Unie, waaraan België en dus ook Vlaanderen zich de laatste decennia heeft onderworpen en onderhorig gemaakt. Wij worden dus al jaren leeggezogen door de transfers van Noord naar Zuid, bijvoorbeeld naar landen als Griekenland. Nu dreigen wij ook financieel te worden leeggezogen vanuit het oosten. Dat is effectief een groot probleem, en ik

blijf wat op mijn honger zitten bij wat u gaat ondernemen. Ik stel mij bij dezen pragmatisch op, omdat ik redelijk tevreden ben met uw retoriek. U weet dat wij vinden dat wij uit dat klimaatakkoord moeten stappen. U zegt dat dat niet gaat. Akkoord, maar het zou op zijn minst wel uw streefdoel moeten zijn.

Het zou ook een streefdoel moeten zijn om een andere Europese samenwerking tot stand te brengen zodat die bemoeizuchtige, supranationale EU, die overigens door een aantal ex-Sovjetdissidenten als het nieuwe communisme wordt bestempeld – ik denk aan Vladimir Boekovski, die moet u maar eens lezen, dat raad ik ook aan de andere commissieleden aan, hij weet waarover hij spreekt –... Die klimaatzwendel, daar moeten we dus van af.

Minister, tot het zover is, kunt u alstublieft een berekening laten maken waaruit kan blijken hoeveel geld we zelf in die EU stoppen, al dan niet voor deze Green Deal? Hoeveel zouden we daarvan moeten terugkrijgen om – u hebt het woord ‘rechtvaardig’ veel gebruikt, dat is heel terecht, het heet ook het Just Transition Mechanism – als België, maar zeker ook als Vlaamse regio, te kunnen spreken van rechtvaardigheid? Misschien kunt u dan ook zeggen wat u zelf rechtvaardig zou vinden. Zou dat betekenen dat onze nettobijdrage nul euro wordt? Of zou dat betekenen dat we meer terugkrijgen dan we erin steken? Ik stel me coulant op, maar mijn idee is dat we er zeker niets meer extra gaan bijdragen.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

Robrecht Bothuyne (CD&V): Minister, ik vind uw antwoord op zijn minst merkwaardig, niet de inhoud van uw antwoord, maar de toon en de manier waarop u spreekt over de Europese Unie. Dat ligt helemaal in lijn met collega Van Rooy. Een merkwaardige overeenstemming, bijna een alliantie: ik hoop dat dat niet de bedoeling is. Ik wil er de commissie, en ook u, minister, even aan herinneren dat de Europese Unie ervoor heeft gezorgd dat we ondertussen meer dan 70 jaar vrede en welvaart kennen in onze regio. Dat is een niet te onderschatten resultaat van samenwerking, waarbij wij de Europese Unie zijn.

Minister, u zit aan de tafel van de Europese Unie, tenminste als u op de Raad aanwezig bent. U kunt daar namens ons het woord voeren en dat is wat ik van u verwacht. Ik verwacht van u geen scheldtirade, maar dat was het ongeveer. Als u mensen verwijt ons te beroven enzovoort, dat is niet de terminologie die ik van een Vlaams minister verwacht. Ik hoop dan ook dat u die terminologie achterwege laat en vooral werk maakt van eigen voorstellen.

Minister, u hebt wel de kritiek herhaald op uw eigen wijze, en die deel ik voor een groot stuk. Vandaar mijn vraagstelling hierover vandaag. Maar u hebt bijna niks gezegd over wat u wilt, wat u gaat doen, wat u al gedaan hebt en wat u nodig hebt om de transitie van onze industrie, waarin we ons conform het regeerakkoord volmondig inschrijven – u onderschrijft toch nog altijd het regeerakkoord, veronderstel ik? – te bewerkstelligen in functie van de ambitie die we delen in de richting van een klimaatneutraal Europa. Hoeveel middelen heeft Vlaanderen nodig? Die 68 miljoen euro lijkt me inderdaad een onderschatting van de kost en van de financieringsnood die we hebben. Vandaar de vraagstelling. Maar ik verwacht van u, minister, concrete antwoorden, en niet het meehuilen met de wolven in het bos zoals u daarnet hebt gedaan.

Minister, graag concrete cijfers en een concreet plan over een transitie en de financiering daarvan voor onze industrie. Ik ben het met u eens dat we er in Europa voor moeten zorgen dat er meer middelen en hefboomen komen naar de Vlaamse industrie om die transitie te kunnen bewerkstelligen, en dat het principe waarbij enkel koolstofintensieve activiteiten worden meegeteld in de verdelingscriteria niet correct is. Ik verwacht van u initiatieven om op dat vlak in Europa, waar we deel van uitmaken en waar u mee aan tafel zit, mee de zaken te veranderen.

Europa heeft niet alleen dat fonds aangekondigd. Het heeft ook InvestEU aangekondigd, een strategie, een initiatief om via de Europese...

Minister, ik zou graag willen dat u het respect opbrengt om even te luisteren. Het is immers een bijkomende vraagstelling.

De bedoeling van InvestEU is het uitlokken van particuliere investeringen. Ook werd via de Europese Investeringsbank een initiatief in het vooruitzicht gesteld om ook overheden te helpen bij de financiering van de transitie waarvoor we staan. Minister, hoe wilt u inspelen op die twee bijkomende initiatieven die de Europese Commissie heeft aangekondigd? U hebt daar niks over verteld in uw antwoord, terwijl dat mee onderdeel vormt van de ontwerpverordening waarover we hier vandaag spreken. Graag had ik ook daarover dus uw mening en uw visie. Wat gaat u concreet doen?

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Minister, ik dacht aanvankelijk dat dit een bijzonder technisch debatje zou zijn over de weging van parameters en hoe de middelen op verschillende manieren zouden worden toebedeeld of verdeeld. Enerzijds is er inderdaad de verhouding bij het financieringsmechanisme zoals u dat hebt aangehaald, met de enkele miljoenen euro die dan naar België zouden komen. Anderzijds is er naast dat fonds echter ook het mechanisme met InvestEU. Collega Bothuyne heeft ernaar verwezen. Dat is een budget van nog vele miljarden euro's meer, met de leningscapaciteit. We spreken over grootteordes van respectievelijk 40 à 50 miljard euro en 25 miljard euro, gedekt door de Europese begroting. Het kan dus interessant zijn om ons niet blind te staren op het transitiefonds, maar naar het hele mechanisme te kijken, en te bekijken van welke grootteordes onze ontvangsten zouden zijn.

Minister, in het debat is het echter helaas niet daarbij gebleven. U begon dan van 'kop van jut' en 'ivoren toren'. Dat gaat er dan over dat Vlaanderen wordt beroofd, dat de Polen, die stoute vervuilers worden afgekocht, dat dat de zoveelste schandalige transfers zijn, dat de rechtvaardigheid moet zegevieren en met Vlaamse hellebaarden zal worden afgedwongen in de hoofdkwartieren van het vermaledijde Europa. Wel, minister, dan ben ik toch even niet thuis. Daar ben ik het niet mee eens. Ik ga dat gewoon heel rustig zeggen. Als rechtvaardigheid betekent dat voor elke euro die we in de EU stoppen, minstens diezelfde euro terug moet komen, en liefst nog wat meer, dan bestaat Europa niet. Dan bestaat dat niet. Zo simpel is het. Dan zijn we geld aan onszelf aan het geven. Zo simpel is dat. *(Opmerkingen)*

Dan moeten we het niet meer doen. Als dat de filosofie is, dan kunnen we er beter mee stoppen. *(Opmerkingen van minister Zuhal Demir, Sam Van Rooy en Robrecht Bothuyne)*

Collega's, ik heb braaf gezwegen en jullie allemaal laten uitspreken, dus ik zou nu ook graag het woord eventjes willen voeren en me tot de minister kunnen richten.

Minister, aan dat rechtvaardig transitiemechanisme is inderdaad nog veel werk, want die parameters en dat voorstel zijn verre van volkomen. U hebt verwezen naar de Antwerpse haven. Er is de Gentse regio. Het is voor ons enorm moeilijk om die transitie te volgen, en dus zullen we daar ook bijzondere aandacht en ondersteuning voor nodig hebben, zeker en vast. Maar als men nu zegt dat die rechtvaardigheid er alleen is indien we minstens evenveel of meer geld terugkrijgen, dan klopt er iets niet. Onze baat als kleine regio in het grote Europa is immers dat er een groot, sterk economisch blok is dat dezelfde parameters, dezelfde standaarden hanteert waarmee wij exporteren, waarmee wij leveren, waaraan we welvaart ontlenen, vrede en welvaart, al zeventig jaar lang. Dit is een cruciaal moment om dat handelsblok, het Europese blok in de wereld, voorop te laten lopen, maar als

alle lidstaten gaan roepen dat er minstens evenveel geld uit moet komen als erin, dan kunnen we beter stoppen en dan zie ik de toekomst zeer somber tegemoet.

Minister, mijn concrete vraag is dus: hebt u een zicht op de verhouding binnen het hele Just Transition Mechanism, wat het aandeel van het fonds daarin is en of er bij die andere financieringsinstrumenten ook al afgesproken parameters of voorstellen van parameters zijn? Wanneer zal er een positiebepaling van België zijn? Op welke manier zult u de komende weken en maanden de parameters kunnen verfijnen? Maar inderdaad, ik zal me nu ook moeten aansluiten bij de vraag: wat is voor u dan een rechtvaardige verdeling en op welke manier zult u proberen die parameters in de Belgische positie af te dwingen?

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (sp.a): Ik was ook even verbaasd toen ik vaststelde dat de Vlaamse Regering nu definitief en op een vrij grove manier eurokritisch is geworden en besloten heeft om zich af te keren van een Europees gecoördineerd beleid. Ik begrijp zelfs dat er binnen de Vlaamse Regering enige discussie over is, als ik alles hier vandaag beluister. Maar het was wel vrij hallucinant om uw tirade te horen, minister.

Ik denk bovendien dat ze voorbijgaat aan de essentie van hoe we zouden moeten reageren op dat Just Transition Fund. Want is dat op dit moment, zoals het voorgesteld wordt, ideaal? Neen. Is het aanleiding om de wenkbrauwen een beetje te fronsen als je kijkt naar hoe de middelen verdeeld worden? Ja.

Aan de andere kant: in plaats van daar op een dwaze manier op te reageren, zoals u doet en zoals sommige collega's hier willen doen, kunnen we er misschien op een verstandige manier op reageren. In de eerste plaats door eens te kijken naar waarvoor die middelen moeten dienen. Want als ze moeten dienen om een transitie weg van steenkool te bereiken, dan ben ik daar een voorstander van. En dan moeten we ook goed beseffen dat we zelf – zowel Vlaanderen als Wallonië overigens – voor de transitie uit steenkool ook massa's reconversiesteun hebben gekregen, of die nu uit EGKS- of uit EFRO-middelen of uit het structuurfonds of wat dan ook gekomen is. Dat zou u toch al te goed moeten weten, minister, anders moet u dat in uw buurt eens gaan vragen. We moeten dus niet zeuren als anderen, die daarna bij de Europese Unie gekomen zijn, vandaag hetzelfde krijgen als wat wij hebben gekregen.

Als het natuurlijk hetzelfde is, want die vraag mag wel gesteld worden. Indien dit gratuite, vrijblijvende middelen zijn die onderhandeld zijn op een politieke manier om een soort van evenwicht af te kopen, dan ben ik het eens met uw kritiek. Dus, waar we moeten op toezien, is niet of we in de bollenwinkel ons deel van de centen krijgen, maar of de centen die besteed worden – en voor een stuk zijn dat onze centen – besteed worden aan dingen waar we zelf ook voordeel bij hebben en waar wij in geloven. Met andere woorden: zal Europa, zal Polen – en daar sluit ik me aan bij de kritiek van iemand als de heer Macron – dat geld effectief besteden op een correcte en democratische manier aan datgene wat het moet doen, namelijk reconversie van steenkoolmijnen naar hernieuwbare energie? Indien dat zo is, dan is dat terecht.

En dan denk ik dat Vlaanderen, collega's – ook collega's van het Vlaams Belang – , in de plaats van als kruideniers en bollenwinkels vanuit de jaren 60 te reageren, beter zou reageren als een moderne economie, want we geloven dat we voorlopers zijn in technologie. Als er 6 miljard, of 2 miljard, of 1 miljard, of zelfs 100 miljoen in Polen besteed wordt aan reconversie naar hernieuwbare energie, laten we dan maken dat Vlaamse bedrijven, waarin wij geloven, diegene zullen zijn die de contracten voor het besteden van die miljoenen en miljarden binnenrijven, omdat we gelukkig zo slim geweest zijn om een beetje voorop te lopen in het ontwikkelen

van hernieuwbare technologie – dik tegen uw zin, overigens, want ook daarin geloofde u niet.

Dus, als u Vlaanderen wilt blijven beheren als een bollenwinkel uit de jaren 60 van een eeuw of twee geleden, dan moet u dat vooral doen. Ik hoop vooral, minister, dat u even nadenkt over wat u daarnet hebt gezegd, en niet meegaat in die bollenwinkelmentaliteit die sommigen hier willen terugbrengen, en vooruitkijkt en probeert ervoor te zorgen dat die middelen, als ze naar Polen gaan, gebruikt worden waarvoor ze dienen en dat wij met onze technologische bedrijven daar een beroep op kunnen doen en daarmee jobs creëren, ook in Vlaanderen. Of het nu onze baggeraars, onze windmolenbouwers, onze zonnepanelenleveranciers of wat dan ook zijn, maak dat zij dat geld kunnen gebruiken. Dan hebben we er allemaal voordelen bij. Dat is hoe een moderne economie werkt, niet zoals een economie uit de vorige eeuw, maar misschien moet u die cursus nog even opnieuw bekijken, minister.

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

Koen Van den Heuvel (CD&V): Ik was niet van plan om tussen te komen, maar na uw antwoord, minister, voel ik me verplicht om mij aan te sluiten bij de vorige tussenkomsten. Ik ben toch ook verbaasd over de toon van uw antwoord. Ik ga dat in alle rust toch ook nog eens zeggen, omdat de Europese Unie inderdaad voor veel meer staat dan een 'juste retour'.

Dat is een project dat, zoals collega Bothuyne al heeft gezegd, ons vrede heeft gebracht, dat ons economische groei heeft gebracht en dat ons er ook voor behoedt om helemaal niet meer mee te tellen op wereldvlak. We hebben er de mond van vol dat er een verschuiving bezig is van West naar Oost, dat China de leider wordt de volgende decennia. Als we willen blijven meetellen en als we inderdaad staan voor onze westerse waarden en normen, dan kunnen we niet anders dan geloven in Europa qua maatschappijmodel, maar zeker ook, om mee te tellen op wereldvlak als economische wereldspeler, in een aantal standaarden die in Europa toch ook gezet worden.

Wat de Green Deal of de Mean Deal betreft, wil ik opmerken dat de Green Deal een enthousiast project is. Boris Johnson, die nu glorieert omdat hij uit de EU is gestapt, heeft vandaag wel verklaard dat hij het Verenigd Koninkrijk tegen 2050 absoluut emissievrij wil maken. Die Green Deal is een noodzakelijk project waar wij als klein land gelukkig ons wagonnetje aan kunnen hangen. Het zou jammer zijn dit niet te doen, die majestueuze uitdaging aan onze neus te laten voorbijgaan en het lelijke eendje van de EU te worden. We kunnen die klimaatuitdaging alleen maar op een kostenefficiënte manier aangaan indien we daar op Europees niveau een invulling aan geven.

Wat de uitdaging in verband met hernieuwbare energie betreft, hebben we geen natuurlijke troeven. Andere landen zijn daar veel beter voor uitgerust. Dat kan enkel door middel van Europese investeringen worden uitgevlakt, zodat elke regio in de EU zijn troeven op tafel kan leggen en er een 'Just Deal' kan komen. We hebben geen waterkrachtmogelijkheden, maar we moeten wel in onze innovatieve industrie geloven.

Minister, de manier waarop de EU daarnet hebt afgebrand, zou een gemiste kans kunnen worden om de Vlaamse innovatieve sterregio in de EU te profileren. Dat niet doen, zou voor de Vlaamse Regering een grote gemiste kans zijn. Ik sluit me dan ook aan bij de vragen die daarnet zijn gesteld. U moet die defensieve houding verlaten en offensief met die uitdaging omgaan. U moet de opportuniteiten zoeken en uw kracht en macht als Vlaams minister gebruiken om Vlaanderen aan de Europese onderhandelingsstafel op de juiste manier te verdedigen.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, ik had verwacht dat u zou antwoorden dat u eens zou nakijken wat u aan die allocatiesleutel kunt doen om de toewijzing eerlijker, rechtvaardiger en passender te maken, maar ik heb een scheldtirade tegen de EU gekregen. De EU wordt als een vijandige mogendheid voorgesteld, terwijl ons land natuurlijk een van de kernleden van de EU is. Ik hoop dat het een eenmalige misser is.

Volgens mij moeten we niet naar een klimaatneutrale samenleving evolueren omdat de EU dat wil of vraagt, maar wel omdat het onze bedrijven kansen biedt om te schitteren. Eigenlijk is dit op lange termijn de enige manier om onze economische toekomst voor te bereiden. Om die reden moeten we naar een klimaatneutrale samenleving toe leven: niet omdat iemand dat vraagt, maar omdat dit voor ons allemaal het beste is.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Mijnheer Bothuyne, ik wil naar uw eerste vraag terugkeren, want dat is volgens mij de basis van de discussie. Inhoudelijk heb ik niet echt een anti-Europees verhaal gehoord. *(Opmerkingen)*

Ik heb een verhaal over rechtvaardigheid gehoord. Dat is volgens mij aan het draagvlak gekoppeld. Dat is inherent aan uw vraag. Op 29 januari hebben we het er in de interfederale Klimaatcommissie ook over gehad. Peter Wittoeck heeft toen over de Green Deal gesproken. We moeten daar heel eerlijk en rustig over zijn. Het gaat niet enkel om Polen, maar vooral ook om Duitsland. Duitsland is niet echt een achtergesteld gebied, maar heeft wel nog steenkoolcentrales. Duitsland heeft uiteindelijk, net als Antwerpen, ook een chemische cluster, maar zou in verhouding meer middelen dan België krijgen. Dat vervalst de concurrentie tussen Duitsland en België en dat komt onrechtvaardig over. Aangezien het onrechtvaardig overkomt, wordt hierdoor geen draagvlak gecreëerd. De EU is dan verwonderd dat mensen zich afvragen wat er aan de hand is met de EU en haar glazen bol. De eerste stap die moet worden gezet, betreft het verschil tussen Duitsland en België. Volgens mij is dat een belangrijker discussie.

Ten tweede vind ik het moeilijk dat Europa zegt: 'Je krijgt iets, maar je moet het daarvoor gaan gebruiken.' Er is nog altijd het subsidiariteitsprincipe, dat bepaalt dat een lidstaat zelf kan bepalen waarvoor het iets gebruikt. Tussen de gewesten moeten dan afspraken gemaakt worden over de verdeling van de middelen en wat daarmee gedaan wordt.

Ik wil terugkeren naar de eerste vraag van collega Bothuyne. Mijn tussenkomst is geen anti-EU-verhaal, maar een verhaal pro rechtvaardigheid. Ik vind dat we de vraag moeten durven te stellen aan Europa – dat is dan uw taak, minister – om het verschil tussen Duitsland en België te verantwoorden. In onze Antwerpse haven hebben bedrijven heel wat inspanningen geleverd. In Duitsland is dat ook gebeurd, maar wij hebben toevallig geen kolencentrales meer en daardoor krijgen we in verhouding niet zoveel middelen als Duitsland. Dan krijg je inderdaad een onrechtvaardigheidsgevoel en krijg je een tekort aan draagvlak.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Collega's, bedankt voor de vele tussenkomsten.

Ik stel vast dat een aantal mensen hier mij ervan verdenken om buiten Europa op te treden, maar ik ben gewoon heel kritisch over dit punt. Daar wil ik heel duidelijk over zijn. Mijn pleidooi is geen anti-EU-verhaal, maar wel een verhaal pro rechtvaardigheid. Op dit punt ben ik inderdaad zeer kritisch – en ik heb ook niet zo veel inhoudelijke elementen gehoord. Ik vind het niet kunnen dat de Vlaming 20 euro betaalt, maar van de Europese Commissie 0 euro terugkrijgt. Ik zeg niet dat alles

afgemeten moet worden, maar als dit het ontwerp is van de Europese Commissie, sta me dan toe om te zeggen: "Sorry mannen, maar dit zal niet gaan. Dit krijgen wij niet uitgelegd in Vlaanderen."

Collega Danen, ik heb heel duidelijk gezegd wat we op dit moment aan het doen zijn. Ik heb in het begin gezegd dat de Vlaamse Regering de klimaatambities blijft onderschrijven. Het Europees project, daar zet ik me niet tegen af, maar ik zeg wel dat dit niet oké is. Wat Europa nu aan ons voorstelt, daarover mag ik namens heel Vlaanderen zeggen dat we daar niet mee akkoord gaan. We zouden echt wel sukkelaars zijn, als we blij zouden zijn met die 0 euro. Nee hé! Ik zeg niet dat we exact 20 euro per inwoner terug moeten krijgen, maar tussen 0 en 20 euro zit wel een verschil. Dat was eigenlijk mijn punt. Het gaat hier over rechtvaardigheid.

Polen, Roemenië en Duitsland zijn niet de enige landen die een transitie moeten doormaken. Ook Vlaanderen gaat dat moeten doen. Wij hebben industrie en ik wil ook dat wij concurrentieel blijven. Vandaar heb ik de vraag gesteld wat we gaan doen, collega Bothuyne. Vlaanderen bereidt nu een reactie voor op het ontwerp van landenverslag dat we van de Commissie gekregen hebben. Vlaanderen heeft voorgesteld de conclusie, de methodologie en de criteria van de Europese Commissie niet te ondersteunen. Daarnaast zal Vlaanderen ook de boodschap uitsturen dat er naast Henegouwen ook andere regio's, in Vlaanderen, in aanmerking moeten komen. De reactie op het landenverslag komt later deze week vanuit België, maar Vlaanderen zal ook zijn informele opmerkingen aan de Europese Commissie bezorgen.

Wat de ontwerpverordening betreft, daarvoor bereidt de Vlaamse Regering zich nu voor. Op basis van de analyse van de administratie, die ook met die oefening bezig is, gaan wij in eerste instantie vooral – want daar zijn die budgetten aan gekoppeld – die criteria proberen bij te stellen. Nogmaals, ik denk dat ik het mandaat van iedereen heb om ervoor te zorgen dat Vlaanderen niet 0 euro krijgt maar toch wel een deel van het budget, zodat wij de transitie ook op een rechtvaardige manier kunnen maken. Ik heb verwezen naar de Antwerpse haven en naar de Gentse haven. Ook binnen de Vlaamse Regering zullen we nagaan hoe en welke regio's nog in aanmerking komen. De voorbereidingen lopen, samen met de analyse van de administratie. We zullen alles op alles zetten om de Europese Commissie op andere ideeën te brengen, want het moet echt wel een rechtvaardig verhaal worden. Ik was misschien heel kritisch, maar als je te horen krijgt dat je 0 euro krijgt, sta me toe om dan te zeggen dat dit echt niet oké is. Dit gaan we niet doen.

We zijn dus binnen de regering alle voorbereidingen aan het treffen. We moeten een gezamenlijke brief opstellen die vanuit België zal vertrekken eind deze week. Die is zo goed als klaar. We hopen dan toch – en je mag de hoop nooit opgeven – dat we via allerlei contacten de Europese Commissie op een ander idee kunnen brengen.

De voorzitter: De heer Van Rooy heeft het woord.

Sam Van Rooy (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw antwoorden. De tussenkomsten hebben u duidelijk een beetje geraakt, want uw laatste woord is een pak milder en een pak minder fel dan daarnet, en dat betreurt ik. U was zeer goed bezig.

U hebt 'pro-rechtvaardig' gezegd. Als Vlaams-nationaliste weet u hoe Europa omgaat met volkeren in Europa, zoals de Catalanen. Dat is allerm minst rechtvaardig, dat is het tegenovergestelde van rechtvaardig. Het is eigenlijk het 'track record' van de EU al zovele jaren, ik durf zelfs te zeggen al enkele decennia.

Het is natuurlijk onzin om hier het verhaal af te steken dat de EU de grote veroorzaker van de vrede in Europa is of zelfs van de wereldvrede. Het is natuurlijk de

Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO) geweest. De EU in haar huidige vorm bestaat eigenlijk pas sinds het Verdrag van Maastricht. Daarvoor was het de Europese Economische Gemeenschap (EEG), die ons inderdaad stabiliteit en welvaart heeft opgeleverd, en dat was goed. Sinds het Verdrag van Maastricht is het misgegaan. President Macron heeft het daarnet nog eens benadrukt. Hij heeft gezegd dat het een politiek project is. Dat is natuurlijk het probleem. De EU moet een economische samenwerking zijn, geen politiek project, en dan kunnen wij daar best mee instemmen. De Britten hebben dat jarenlang geprobeerd, maar ze hebben nu uiteindelijk een conclusie getrokken: van dat tirannieke politiek project willen zij geen deel meer uitmaken. Ze hebben helemaal gelijk natuurlijk.

Minister, als het slechts uw ambitie is om niet 0 euro te krijgen, dan vind ik dat – excuseer – toch te weinig ambitie. Ik zou toch willen dat wij veel meer krijgen dan 0 euro. *(Opmerkingen van minister Zuhal Demir)*

U bedoelt dat, maar u hebt dat niet zo duidelijk gezegd. Er zou toch eens een berekening aan vooraf moeten gaan om na te gaan hoeveel u dan verwacht dat Vlaanderen per inwoner zal krijgen van de EU. Uiteindelijk zult u met mij moeten concluderen – noteer dat – dat de EU, zoals ze dat altijd al heeft gedaan, haar eigen ding doet. De Europese Commissie, een niet-verkozen orgaan, beslist boven onze hoofden. Ik ben dus niet echt hoopvol gestemd over uw krampachtige poging om toch nog een beetje invloed hebben op de Europese Unie.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

Robrecht Bothuyne (CD&V): Minister, ik dank u voor uw tweede tussenkomst, die helemaal anders klonk dan uw eerste. We hebben te maken met Demir I en Demir II, en ik ben eerder fan van Demir II vandaag. *(Gelach)*

Het voortschrijdend inzicht is hartverwarmend.

Ik verwacht natuurlijk heel concrete actie. De EU doet niet haar ding, de EU is ons ding. We hebben dat ook op die manier in het Vlaams regeerakkoord ingeschreven. Wij schakelen ons in de Europese klimaatstrategie met de ambitie om te streven naar klimaatneutraliteit. Dat is het regeerakkoord. Uw opdracht is de uitvoering daarvan.

Ik blijf nog een beetje op mijn honger zitten – ik ga ervan uit dat we er ongetwijfeld op terugkomen –, maar ik verwacht van u een plan met een concrete vraag over wat wij verwachten van de Europese Unie. Ik had ook de vraag gesteld naar wat u met de instrumenten van InvestEU en de Europese Investeringsbank ging doen. U hebt daar niet op geantwoord. Misschien kunt u dat alsnog doen, want ik heb begrepen dat de oefening loopt.

Ik ga ervan uit dat we hier heel snel op terugkomen. Ik verwacht van u een pro-actieve houding waarbij we samen in Europa ervoor zorgen dat die transitie op een rechtvaardige manier gebeurt en wordt gefinancierd, en dat wij inspelen op alle mogelijkheden die vanuit Europa worden geboden. Zoals gezegd is er naast het Transition Fund ook het InvestEU-programma en de Europese Investeringsbank, waarvan een veelvoud aan middelen richting Vlaanderen kan stromen. Daar hebt u jammer genoeg geen woord aan besteed vandaag.

De oefening loopt, en ik kijk uit naar het resultaat van die oefening. Het gaat om een grondige analyse over hoe we onze Vlaamse economie kunnen vergroenen, die klimaatambities waarmaken, en onze industrieën en onze welvaart kunnen behouden, in het kader van de Europese strategie. Dat is ook uw opdracht vanuit deze regering en deze meerderheid.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Koen Van den Heuvel aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de stringente normenboeken voor een aanvraag tot omgevingsvergunning – 1183 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

Koen Van den Heuvel (CD&V): Het is een technische maar belangrijke vraag, omdat volgende week ook het Vlaams bouwoverlegcomité (VBOC) samenzit. Daarom is het nuttig om hierover al even van gedachten te wisselen.

Ik beperk de inleiding. Het Omgevingsvergunningsdecreet is twee jaar in voege. Het gaat om één unieke procedure, volledig digitaal. Het probleem is dat er voor de gegevens van een vergunningsaanvraag ook heel wat technische richtlijnen zijn opgesteld, die vertaald worden in gedetailleerde normenboeken. Die zitten dus mee vervat in de wetgeving. Daar gaan nauwgezette ambtenaren nu op een heel correcte manier mee om, en dat zorgt voor heel wat vertraging in een aantal dossiers, zeker als je de spelregels voor 100 procent wilt toepassen. En zeker voor complexe infrastructuurwerken – rioleringsprojecten, wegenwerken – is dat niet altijd even evident. Daarom stellen we ons de vraag of zulke gedetailleerde technische richtlijnen wel nodig zijn. Is dat altijd adequaat? Dat leidt bij veel investeringsprojecten immers tot enkele maanden vertraging.

Het is een problematiek die leeft bij de lokale besturen, maar ook bij heel wat investeringsgroepen. Daarom is het voor ons belangrijker dat het aanvraagdossier op een pragmatische wijze een volledige en correcte weergave biedt van het aangevraagde project, eerder dan dat het mordicus voldoet aan de zeer uitgebreide lijst van gedetailleerde bepalingen.

Bent u op de hoogte van deze problematiek ten gevolge van het dwingende karakter van de in de wetgeving opgenomen normenboeken?

Bent u bereid dit te evalueren, en desgevallend aanpassingen aan te brengen, zodat we van deze normenboeken een eerder richtinggevend instrument maken?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Ik wil toch op een aantal zaken ingaan. Ik denk dat collega Van den Heuvel ook weet dat we de complexiteit van de aanvraag en de behandeling van de omgevingsvergunning moeten loskoppelen van louter en alleen de normenboeken.

De normenboeken leggen de vormelijke en technische vereisten vast van alle bestanden van een omgevingsvergunningsaanvraag voor stedenbouwkundige handelingen, op straffe van onvolledigheid. In deze zin zijn de normenboeken de opvolgers van de aanstiplijsten. Daarnaast was er in het verleden ook een verplichte dossiersamenstelling voor verkavelingsaanvragen. En ook bij milieuvergunningsaanvragen lag de inhoud van een aanvraagdossier verplicht vast. Hiermee wil ik aangeven dat een verplichte of dwingende dossiersamenstelling niet nieuw is en al bestond voor de invoering van de normenboeken.

In essentie moet een aanvraagdossier alle informatie bevatten die nodig is om dit dossier te toetsen aan de beoordelingsgronden. Daarnaast moet ook alle informatie toegevoegd worden die de adviesverlenende instanties in staat stelt om hun advies grondig te motiveren, en die de burger op een begrijpelijke en overzichtelijke manier inzicht biedt in de gevraagde werken.

De opbouw en samenstelling van een dossier wordt niet alleen bepaald door de normenboeken. Zo moet bijvoorbeeld een dossier worden ingediend volgens het stramien van het omgevingsloket. Daarnaast verplichten de regelgeving en rechtspraak om in een aanvraag onderscheid te maken tussen vergunningsplichtige, niet-vergunningsplichtige en vrijgestelde handelingen.

Samengevat: het samenspel van de normenboeken, opbouw van het omgevingsloket en regelgeving maakt dit complex. Daar ben ik het volledig mee eens, maar ik wil aangeven dat dit dus niet enkel een gevolg is van het dwingende karakter van de normenboeken.

Eind 2017, na een half jaar ervaring met het normenboek voor technische werken en infrastructuurwerken, is de administratie gestart met een grondige evaluatie. Dat proces gebeurt op basis van ervaringen van de gewestelijke omgevingsambtenaren enzovoort. De testtoepassing van dit normenboek op enkele dossiers wijst uit dat het aantal in te dienen stukken met meer dan de helft zal verminderen, een substantiële verlaging van de dossierlast dus en een verbetering van de leesbaarheid.

Dit geactualiseerde normenboek werd eind vorig jaar verspreid naar lokale besturen en toegelicht in verschillende provinciale atria en op basis van ontvangen reacties gefinaliseerd. Het informeren van lokale besturen lijkt mij ook zeer belangrijk zodat er ook een uniforme werkwijze op het terrein is. Dit geactualiseerde normenboek zal op heel korte termijn worden gepubliceerd.

Sta me toe het volledig met u eens te zijn. Nadat die oefening, die testtoepassing van 2017, is gebeurd, is het nog altijd veel te complex. Ik wil toch de opdracht geven aan de administratie om na te gaan hoe we dit nog veel meer kunnen vereenvoudigen. Anders is het alleen maar regels, regels, en op de duur vindt men niet meer wat men moet terugvinden.

Koen Van den Heuvel (CD&V): Minister, ik ben blij dat we op dezelfde golflengte zitten. Die normenboeken zijn altijd heel goed bedoeld. Dat is om alles piekfijn te regelen. Daartegenover staat het detailleringsniveau, vroeger het aantal documenten, maar nu specificeert men tot op welk niveau en welke schaal.

Aan de andere kant heb je de juridisering van onze maatschappij, waar de lokale ambtenaren met de daver op het lijf zitten wanneer ze een eventuele fout zouden maken. Ze kunnen niet anders dan de spelregels mordicus toepassen zonder enige pragmatiek. Dat geeft aanleiding tot het onvolledig verklaren, zodat de termijnen maandenlang uitlopen en heel wat vertraging oplopen.

Dat is niet goed voor onze Vlaamse economie en voor investeringsprojecten. Vandaar de aanmoediging om die zaak toch te evalueren en ook na te denken of we het dwingende wetgevende karakter van die normenboeken niet moeten veranderen naar een veeleer richtinggevend instrument. Dat zou onze Vlaamse economie ten goede komen zonder veel in te boeten op de kwaliteit van de aanvraagdossiers, want dat moet natuurlijk ook bewaard blijven.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.