



Vlaams
Parlement

vergadering **C166**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening
en Energie

van 29 april 2020

(Wegens de coronamaatregelen werd deze vergadering via videoconferentie georganiseerd.)

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over vervuiling in de Schelde ten gevolge van een dijkbreuk in Frankrijk – 2024 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering – 2029 (2019-2020)	8
VRAAG OM UITLEG van Inez De Coninck aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over geluidsoverlast door vluchten vanaf Brussels Airport tijdens de coronacrisis – 1994 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Chris Steenwegen aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over een onaanvaardbare concentratie nachtvluchten sinds de coronacrisis – 2039 (2019-2020)	11
VRAAG OM UITLEG van Bruno Tobback aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het verband tussen luchtvervuiling en het aantal coronaslachtoffers – 1999 (2019-2020)	17
VRAAG OM UITLEG van Robrecht Bothuyne aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de actualisering van de kosten-batenanalyse voor de versnelde uitrol van de digitale meters – 2016 (2019-2020)	22
VRAAG OM UITLEG van Bruno Tobback aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het misbruik van de vergoeding voor de water- en energiefactuur voor personen in tijdelijke werkloosheid – 2025 (2019-2020)	29

VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over vervuiling in de Schelde ten gevolge van een dijkbreuk in Frankrijk – 2024 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Voorzitter, minister, collega's, de afgelopen weken hebben we de vervuiling gezien in de Schelde. Op 9 april vond er een dijkbreuk plaats in Frankrijk, in de buurt van Cambrai, op ongeveer vijftig kilometer opwaarts van de grens met Vlaanderen. De afbraak van een gigantische hoeveelheid bietenpulp haalde de zuurstof uit het water, wat een enorme impact heeft op de ecologie van de Schelde, in het bijzonder op het visbestand.

Pas op vrijdag 17 april hebben wij aan de hand van metingen gemerkt dat er iets fout was. Eigenlijk zijn we pas op 21 april in gang kunnen schieten omdat we zagen dat het zuurstofgehalte in de Schelde naar nul procent verzadiging was geëvolueerd.

Gelukkig hebben we dankzij de inzet van heel veel gemotiveerde ambtenaren en instellingen een gigantische ramp kunnen voorkomen, maar we hebben natuurlijk niet kunnen voorkomen dat veel vissen zijn afgestorven. Vanuit mijn fractie en wellicht vanuit heel deze commissie nog eens een woord van dank voor de inzet van heel wat ambtenaren, instellingen en hulpdiensten om die ramp te voorkomen.

Dit roept toch heel wat vragen op. Hoe is dit kunnen gebeuren? Hoe kan het dat wij zo laat gealarmeerd zijn of eigenlijk zelfs niet actief gealarmeerd zijn? En hoe kunnen we ervoor zorgen dat dit kan worden voorkomen?

Minister, de verontreiniging vond plaats op 9 april. De verontreiniging bereikte pas op 21 april Vlaanderen. Wanneer werd Vlaanderen echt verwittigd? Ik begrijp vanop de site van de Internationale Scheldecommissie dat we eigenlijk zelfs niet actief zijn verwittigd omdat er geen probleem was met de scheepvaart, zo werd gemeld.

Hebt u al overleg gehad met uw Franse collega's? Werden er in Frankrijk maatregelen genomen om te voorkomen dat de verontreiniging naar Vlaanderen stroomde?

We hebben zelf zeer actief en proactief gewerkt, maar desondanks zijn veel vissen dood. Welke acties zullen nu ondernomen worden om de ecologie in de Schelde zo goed mogelijk te herstellen? Wie zal deze acties financieren?

Zal Vlaanderen juridische stappen ondernemen richting de veroorzaker van de massale verontreiniging of tegen de Franse overheid?

Welke maatregelen kunnen we nemen om in de toekomst dergelijke ecologische rampen te voorkomen?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Dit is een zeer pertinente vraag. Ik kan een overzicht geven van hoe het allemaal is verlopen, maar het komt er eigenlijk op neer dat de melding rijkelijk laat is gekomen.

Het incident werd via het Waarschuwings- en Alarmsysteem Schelde (WASS) gesignaleerd. Dit volgde op een vraag om informatie van Vlaanderen en Brussel op 16 april 2020, nadat het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) eerder die de dag

melding maakte van een probleem op de Schelde in Frankrijk. Dat gebeurde naar aanleiding van een persbericht van het Franse L'Office français de la biodiversité (OFB) van 15 april 2020 over een incident dat zich voordeed op 9 april 2020.

Op 21 april heeft de Service de la Pêche van Le Département de la Nature et des Forêts (DNF) van de Waalse overheid het ANB op de hoogte gebracht van een vervuiling in de Boven-Schelde die vanuit Frankrijk binnengekomen was. Zelf was deze dienst door wandelaars op 20 april op de hoogte gebracht van een grote vissterfte. Ik wil de wandelaars die dit meldden, ook bedanken.

Omdat er geen verwittiging is gekomen vanuit Frankrijk werd via het Nationaal Crisiscentrum (NCCN), dat fungeert als internationaal meldingspunt, meer informatie gevraagd aan haar Franse collega's.

Op 21 april heeft het Franse crisiscentrum aan het NCCN laten weten dat er op 9 april inderdaad een dijkbreuk is geweest in een bezinkingsbekken van een suikerfabriek. De Franse hulpdiensten zijn daarbij tussengekomen. Het interventieverlag van de hulpdiensten geeft aan dat er geen problemen waren qua vervuiling en voor de scheepvaart. Op basis van dit verslag heeft de verantwoordelijke dienst besloten om geen melding te doen aan België. Hun antwoord werd ook via het WASS aan de andere hoofdwaarschuwingsposten gemeld op 20 april 2020.

Voor zover wij weten heeft Frankrijk dus geen maatregelen genomen om te voorkomen dat de verontreiniging in België, eerst op Waals grondgebied, en later in Vlaanderen terechtkwam.

Deze werkwijze is voor een goede buur onaanvaardbaar. Er zijn internationale waarschuwingssystemen opgezet om dergelijke voorvallen te melden en zo de schade te beperken. Ik vind het onbegrijpelijk dat dit niet is gebeurd. Je kunt in zulke situaties niet omzichtig genoeg te werk gaan. De melding die er uiteindelijk dan toch kwam op 21 april, twaalf dagen na het voorval, was dan ook rijkelijk te laat.

Het spreekt voor zich dat we dit op alle mogelijke manieren zullen aankaarten bij de Franse autoriteiten en zullen vragen om dit te verantwoorden. Onze eerste prioriteit was het beperken van de schade, wat dankzij de ongezien goede samenwerking op het terrein goed gelukt is.

De volgende prioriteit is het aanspreken van zowel het bedrijf als de Franse autoriteiten op hun verantwoordelijkheid.

Momenteel is het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO), samen met de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en het ANB een onderzoek opgestart om de impact in kaart te brengen. Op basis van de resultaten van dit onderzoek zal bepaald worden welke acties nodig zijn om de ecologie op de Schelde te herstellen. Eventuele herstelmaatregelen zullen voorgefinancierd worden door de Vlaamse overheidsdiensten, de kosten zullen verhaald worden op de veroorzaker van deze vervuiling.

Op dit moment is het veel te vroeg om te concluderen dat de massale vissterfte niet voorkomen kon worden. De inspanningen die geleverd werden, hebben resultaat. In opdracht van het ANB Visserijfonds wordt op regelmatige basis groot-schalig visonderzoek in de Boven-Schelde uitgevoerd. De meest recente bemonsteringen dateren van 2018 en kunnen dienen als referentietoestand. In het najaar 2020 of voorjaar 2021, afhankelijk van de evolutie van het coronavirus, plant het ANB Visserijfonds een extra visonderzoek zodat daardoor een objectieve vergelijking gemaakt kan worden. De Vlaamse Waterweg en het ANB Visserijfonds werken gezamenlijk aan het realiseren van vrije vismigratie doorheen het hele Vlaamse traject.

De impact op zuurstofhuishouding wordt online opgevolgd met behulp van multi-parametersondes van de grens in Spiere tot in Vinderhout. De zuurstofverzadiging in de Schelde zou normaal tussen de 70 procent en 120 procent moeten liggen. Als de verontreinigingspluim passeert, daalt de zuurstofverzadiging in enkele uren naar 0 procent. Het duurt meer dan twee dagen vooraleer de zuurstof boven de 50 procent stijgt. Door de inbreng van zuurstof op verschillende plaatsen langsheen de Boven-Schelde, de rechtstreekse waterzuivering van vervuild Scheldewater door Aquafin via de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) van Oudenaarde en het gericht schutten en lossen van water uit zijkanalen en zijrivieren kon de vuilvracht grotendeels gezuiverd en verdund worden in de rivier zelf. De impact op het biologisch leven is voorlopig nog niet exact in te schatten maar vermoedelijk beperkt tot het deel Spiere-Kerkhove aangezien verder stroomafwaarts het zuurstofgehalte nergens meer helemaal tot nul is teruggevallen dankzij alle genomen maatregelen. Behalve de dode vissen zal er ook impact zijn op de aanwezige micro-invertebraten. De voorlopige inschatting op basis van directe mortaliteit van vissen is dat ruim 90 tot 95 procent van de visbestanden in de Boven-Schelde kon worden gered. Verder onderzoek moet daarover meer uitsluitsel geven.

Momenteel maken onder meer Vlaamse overheidsinstanties zoals De Vlaamse Waterweg, de VMM, het ANB en het INBO talrijke kosten om de impact van de verontreiniging zoveel mogelijk te beperken met inzet van mensen en materiaal. Dit zijn kosten die op basis van het aansprakelijkheidsrecht teruggevorderd kunnen worden van de veroorzakers van de schade, ook al gaat het om een Frans bedrijf. Maatregelen tot herstel moeten ook vergoed worden en kunnen eveneens teruggevorderd worden. De milieuschaderegeling die in Vlaanderen vervat zit in het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, maar ook het gewone aansprakelijkheidsrecht biedt daarvoor de nodige aanknopingspunten. Het is nog te vroeg om uit te maken of en hoe de Franse overheid medeaansprakelijk kan worden gesteld voor deze milieuramp, maar het is een mogelijkheid die meegenomen wordt. Wij bekijken dat dus juridisch. Het tart natuurlijk alle verbeelding dat men ons niet op tijd verwittigd heeft, anders had men, zeker in Wallonië, de schade meer kunnen beperken.

Het Verdrag van Helsinki voorziet dat landen elkaar op de hoogte brengen bij grensoverschrijdende milieuvervuiling. In dit geval heeft Frankrijk de impact van deze vervuiling misschien onderschat waardoor de melding aan België niet is gebeurd. Ik weet niet wat precies de reden was. Het waarschuwingssysteem werd ontwikkeld binnen de Internationale Scheldecommissie en wordt gebruikt om bij een verontreiniging met een mogelijk grensoverschrijdende impact de stroomafwaartse partijen tijdig te waarschuwen. Het is aan de lokale autoriteit om te beoordelen of de vervuiling een grensoverschrijdende impact kan hebben en/of lokaal reeds is opgelost. De verschillende delegaties zijn naar aanleiding van dit incident reeds gewezen op de verplichtingen en de te volgen procedures rond het melden van dergelijke incidenten. Op het volgende delegatieleidersoverleg, in juni van dit jaar, en op de volgende gezamenlijke jaarlijkse workshop van de Internationale Maas- en de Internationale Scheldecommissie (IMC-ISC) op 22 september 2020, zal dit nogmaals benadrukt worden. De Vlaamse delegatie zal eveneens vragen dat de Franse delegatie op het volgende delegatieleidersoverleg een uitgebreide toelichting geeft over dit incident met een analyse waarom de procedures van het waarschuwingssysteem niet gevolgd werden. Elk land is verantwoordelijk voor de handhaving op de naleving van de milieuregelgeving. Frankrijk zal erop moeten toezien dat het bedrijf in kwestie voldoende preventieve maatregelen neemt om herhaling van dit incident in de toekomst te vermijden.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord. Het is inderdaad niet te begrijpen dat dit is kunnen gebeuren. Ook de berichtgeving

op de website van de Internationale Scheldecommissie is onbegrijpelijk. Zelfs daar geeft men toe dat men enkel richting scheepvaart heeft gekeken. Maar goed, ik hoor dat u het heel nauwgezet opvolgt, waarvoor dank.

Toch heb ik nog een bijkomende vraag voor u. De afgelopen dagen vernemen we dat er ten gevolge van dit ongeval een – gelukkig – levende otter, maar ook een dood exemplaar van een heel zeldzame vissoort, de elft, werd teruggevonden. Op zich is het natuurlijk jammer dat die dood is teruggevonden, maar goed nieuws was wel dat die soort teruggekomen was. Het is natuurlijk jammer dat we dit nu vaststellen, naar aanleiding van een effectieve ramp. Wijst het feit dat we nu vaststellen dat die soort aanwezig is, er niet op dat we het visbestand op de Schelde te weinig monitoren? Is dat monitoringsprogramma wel voldoende? Kunnen we dat niet opnieuw opdrijven, om de ecologische toestand van de Schelde blijvend in kaart te brengen? De laatste cijfers dateren van 2018. Dat is toch al twee jaar geleden. Het lijkt me toch wel zeer essentieel dat we echt goed meten wat de toestand is.

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (sp-a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik apprecieer het dat dit heel duidelijk serieus wordt genomen en dat er inderdaad ernstig kan worden gekeken naar de verantwoordelijken en naar de mogelijke oplossingen. Wat dat betreft, van harte bedankt.

Er is echter wel iets dat me van het hart moet. Misschien is het een naïeve vraag. We hebben zoiets als de Internationale Scheldecommissie en we investeren al jaren miljoenen euro's in de waterkwaliteit van de Schelde en in het terugkeren van een aantal diersoorten. Ik vind het dan toch zeer eigenaardig dat we, voor de melding van dit soort van incidenten, met het vaststellen van bijvoorbeeld het totaal verdwijnen van zuurstof in die stroom, compleet afhankelijk zijn van bij wijze van spreken een telegram van een Franse departementsprefect en de boodschap van een aantal wandelaars die dode vissen zien drijven. Het is misschien een naïeve vraag, maar als we in deze tijden met een camera kunnen zien of iemand koorts heeft, waarom hebben we dan geen automatische opvolging en motivering van bijvoorbeeld standaardparameters zoals het zuurstofniveau in waterlopen en veel meer en veel betere 'early warning'-systemen die automatisch zouden kunnen gebeuren? Ik weet dat ik de vraag 'out of the blue' stel. Maar het lijkt mij toch raar dat we in deze tijden met dit soort van procedures moeten leven, zeker als we de gevolgen zien.

De voorzitter: Mevrouw Perdaens heeft het woord.

Freya Perdaens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Een dikke pluim op de hoed van de Vlaamse diensten, die ongelooflijk snel hebben ingegrepen.

Ik denk dat u heel erg terecht aanhaalt dat we de Fransen moeten aanspreken – en we kunnen daarvoor niet ferm genoeg zijn in onze bewoordingen – omdat die alarmsystemen niet tijdig werden gebruikt. Ik vind het heel erg opmerkelijk dat dat in deze tijden, waarin de communicatie vrij vlot moet kunnen gaan, niet is gebeurd. Het is hallucinant in een opzicht. Eén bedrijf in Frankrijk heeft 100 kilometer aan vis kunnen uitroeien. Dat vertelt ons ook dat we voor wat waterbescherming betreft, de grootst mogelijke zorg in acht moeten nemen dat dit soort zaken niet kunnen gebeuren. Minister, ik vertrouw erop dat u dat meeneemt in het beleid.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Gisteren heb ik bij de bespreking van de waterbeleidsnota verwezen naar de internationale samenwerking. Iedereen is verbolgen dat het

waarschuwingssysteem blijkbaar voorziet in de procedures, maar dat we eigenlijk niet op de hoogte zijn gebracht. Dat roept heel veel vragen op.

Minister, ik ben wel blij dat u duidelijk aangeeft dat het verder zal worden uitgeklaard en besproken om te zien op welke manier dit kan worden vermeden. Collega Tobback verwijst naar technieken. Als dat mogelijk is, is het een interessante piste om te bewandelen, hoewel ik betwijfel of we alles al kunnen automatiseren op dat vlak. Het is zeer terecht dat dit op de agenda wordt gezet, en dat er wordt nagegaan op welke manier we kunnen vermijden dat dit in de toekomst gebeurt. Dit heeft grote gevolgen en is ontoelaatbaar.

Minister, ik wil u dan ook ondersteunen in de acties die u wenst te ondernemen. Bovendien wil ik me aansluiten bij de woorden van dank voor alle diensten, die heel accuraat hebben gereageerd. Op het moment dat de signalen binnenkwamen dat er een knelpunt was, hebben we samengewerkt om uit te zoeken hoe we de calamiteiten zo snel mogelijk konden indijken.

Een andere bezorgdheid is hoe we met onze Waalse collega's kunnen samenwerken. Hun water, hun visbestand en hun businessplan zijn momenteel harder getroffen. We moeten bekijken hoe we samen acties kunnen ondernemen om de waterkwaliteit en het visbestand te herstellen.

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

Leo Pieters (Vlaams Belang): Het is natuurlijk een spijtige zaak om te zien dat de vele inspanningen van jaren op een heel korte periode worden tenietgedaan. Ik ondersteun het voorstel van de heer Tobback. We hebben meetpunten op onze rivieren waarmee we het debiet en de waterstand kunnen nagaan. Dat is allemaal digitaal in orde. Op zaken als zuurstofgehalte en milieunormen moeten ook metingen gebeuren. Technisch is dat niet zo simpel als voor andere metingen, maar het moet toch mogelijk zijn in de gebieden waarvoor we bevoegd zijn. Aan Wallonië moeten we doorgeven dat zij daar ook werk van maken. We moeten dat kunnen meten en duiden vooraleer wandelaars melden dat ze dode vissen zien.

Het is natuurlijk fijn dat we meerdere soorten in onze waterlopen aantreffen, maar we moeten opletten dat de inspanningen die we al hebben gedaan, niet worden tenietgedaan, zodat we daar allemaal samen de voordelen van kunnen plukken.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Mevrouw Schauvliege, ik neem uw suggestie mee voor wat de monitoring betreft. We bekijken dat. De recentste bemonsteringen dateren van 2018. Normaal is er in het najaar 2020 of begin 2021 een nieuw visonderzoek, maar ik bekijk de zaak.

Nu, wat de procedure en het waarschuwingssysteem betreft: het is natuurlijk niet de bedoeling om te overleggen om te overleggen of te structureren om te structureren. Het is de eerste keer in mijn ministerschap dat ik met deze internationale structureren in contact ben gekomen. Er zijn waarschuwingssystemen opgezet, de procedure is er. Stel dat wij hier bij ons toch een alarmsysteem zouden hebben, dan is het meestal toch te laat. Als het naar rood gaat, is het te laat. Het systeem dat internationaal is opgezet om ons te waarschuwen, moet ons ook wel effectief op tijd waarschuwen, anders is het sowieso te laat.

Ik ga dit incident sowieso aangrijpen om alles kritisch te bekijken, daar mag u op rekenen. Wij hebben in Vlaanderen redelijk veel kunnen redden omdat het bij alle diensten alle hens aan dek was: dikke pluim voor de diensten. Ten tweede is dat ook omdat onze Waalse collega's ons goed op tijd hebben verwittigd. Als zij dat

niet hadden gedaan, was het voor ons ook te laat geweest. Bij dezen ook een dankjewel om ons te verwittigen vanuit Wallonië. Dat is heel snel gegaan.

Het probleem zit in Frankrijk. Het is nu de eerste keer dat we dat meemaken bij de commissie. We hebben de Vlaamse delegatie gevraagd om in kaart te brengen hoe het komt dat de geijkte procedure niet heeft gewerkt. Waarom heeft men niet aan de alarmbel getrokken? Want dan was het voor Wallonië ook nog op tijd gekomen. Dat gaan we doen.

Dat neemt niet weg dat ik de suggesties van de commissieleden meeneem. Naar aanleiding van dit incident gaan we wel alles eens grondig bekijken.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Hartelijk dank, minister. Ik denk dat we allemaal onze bezorgdheid hebben geuit. Het zou interessant zijn dat we ook actief op de hoogte worden gesteld van de volgende stappen. Ik vertrouw er wel op dat u de Franse overheid heel duidelijk stelt waarop het staat. Het toont ook nog maar eens het belang aan van een goede samenwerking, ook met Wallonië, maar vooral tussen de zeer gemotiveerde ambtenaren, die alles hebben gegeven om veel erger te voorkomen. Ik denk dat een woord van dank hier op zijn plaats is.

Maar er is ook de zorg om dat ambtenarenapparaat in stand te houden, zodat we echt wel stappen vooruitzetten in Vlaanderen. Daar wilde ik toch ook nog aandacht voor vragen. Maar ik dank u alvast voor uw inzet en uw antwoord.

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 het Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering – 2029 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Voor de coronacrisis zou het Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering (VAPEO) worden aangekondigd, dat zou op 1 april 2020 gebeuren. Dat is niet doorgedaan, maar het blijft wel een zeer belangrijk actieplan. Wanneer zullen wij kennismaken van dat plan? Wanneer treedt het nieuwe programma in werking, en kunt u ons dit plan bezorgen?

Ontsnippering en mobiliteit zijn zeer sterk met elkaar verbonden. Welke domeinoverschrijdende afspraken zijn er gemaakt met de minister van Mobiliteit?

Nederland zet al heel wat jaren in op ontsnippering. Op vijftien jaar tijd heeft Nederland eigenlijk de belangrijkste knelpunten op het vlak van ontsnippering opgelost. Als wij diezelfde graad van ontsnippering willen bereiken, hebben we 28 ecoducten nodig.

Wat is het ambitieniveau van het nieuwe ontsnipperingsplan, zowel op het gebied van het aantal nieuwe ecoducten en groen-blauwe verbindingen als op het gebied van de realisatietermijnen?

In Nederland werkt men met een soort van benchmarking. Is dat een instrument dat hier ook zal worden ingezet? In Nederland werkt men ook met een soort resultaatsverbintenis, waarbij de aannemer garant moet staan voor de werking van het systeem. Zal dat hier in Vlaanderen ook worden gebruikt?

In aansluiting op een antwoord op een schriftelijke vraag over een ecoduct van de E19 in Schoten zegt u dat de realisatie van de ecologische verbinding opgenomen is in het ontwerp van het vijfjarenprogramma en het ontsnipperingsplan. Op welke termijn wilt u de ecologische verbinding in Schoten realiseren? Welke Vlaamse middelen zijn er voorhanden voor de realisatie?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Het Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering is een samenwerking tussen de Vlaamse overheid en heel wat Vlaamse diensten. Zij slaan de handen in elkaar om de komende jaren te werken rond ontsnipperingsprojecten. Men heeft een meerjarenprogramma uitgewerkt. Het gaat dus om een domeinoverschrijdend programma waarbij de taken voor elke partner worden vastgelegd in een protocolakkoord tussen mezelf en mijn collega Peeters. Normaal gezien zouden we dit al hebben voorgesteld, maar door corona is dat uitgesteld.

Momenteel worden wel de nodige afspraken gemaakt tussen mezelf en minister Peeters voor de ondertekening van het protocolakkoord. De officiële voorstelling van het VAPEO zal pas plaatsvinden na de coronacrisis.

In het eerste vijfjarenprogramma zijn vijftien projecten opgenomen. Die projecten zijn ofwel al voldoende ver gevorderd in de procedure van planning en afstemming zodat ze in de periode tot 2024 gerealiseerd kunnen worden, ofwel onderbouwde projectvoorstellen waarvoor al een draagvlak bestaat zodat er tijdens de komende jaren stappen gezet kunnen worden voor een uitvoering. Het gaat hierbij over een totaalprogramma met een combinatie van ingrepen: eco/recreaducten, ecovalleien, ecotunnels en bermbruggen. Daarnaast moet het steeds mogelijk blijven om snel in te spelen op opportuniteiten en onvoorziene acute knelpunten en deze op te lossen aanvullend op de projecten opgenomen in het vijfjarenprogramma.

De realisatie van het programma draagt bij aan de invulling van de groenblauwe infrastructuur zoals vermeld in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024, namelijk: 'Als onderdeel van een Vlaams actieprogramma ontsnippering, werken we de belangrijkste infrastructuurknelpunten weg door de aanleg van eco-ducten of ecotunnels'.

Een echte benchmarking met buitenlandse voorbeelden heeft niet plaatsgevonden, maar de aanpak uit de ons omringende landen werd tijdens de voorbereiding wel als bron van inspiratie gebruikt. Met de coördinator van het Nederlandse Meerjarenprogramma Ontsnippering werd tijdens het opmaakproces ook meermaals afgestemd.

Centraal in het VAPEO staat de Databank Ontsnippering die alle knelpuntlocaties bijhoudt die naar voren komen in studies en via overleg met experts. De databank wordt doorlopend geactualiseerd op basis van bijkomende gegevens en informatie. Alle projecten krijgen daarbij een score aan de hand van een aantal meetbare ecologische- en haalbaarheidscriteria. Volgens prioriteit worden te ontsnipperen knelpunten uit de Databank Ontsnippering opgenomen in een rollend programma dat jaarlijks wordt geactualiseerd. Elk jaar wordt de voortgang van de projecten geëvalueerd, geactualiseerd en aangevuld vanuit de databank. Een rollend programma betekent in deze context dat projecten doorgeschoven kunnen worden en vervangen door andere – intussen meer prioritaire – projecten uit de databank.

In Vlaanderen is het werken met een resultaatsverbintenis inderdaad veel minder gebruikelijk. De Vlaamse overheid volgt de wetgeving op overheidsopdrachten en werkt via openbare aanbestedingen. Aanbesteding en opvolging van de werken gebeurt door de infrastructuurbeheerder. Bij de verschillende partners is er voldoende expertise om deze opdrachten op een correcte manier uit te schrijven en op te volgen. Voor de technische uitwerking van concrete, grote maatregelen kan

worden gesteund op de kennis van de afdeling Expertise Beton en Staal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Voor de ecologische kennis wordt ingestaan door Natuur en Bos en het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek.

Het programma omvat niet enkel de bouw van de infrastructuur inclusief geleiding, maar behelst ook de voorbereidende studies, afspraken over het beheer zoals onderhoud en inspectie, de monitoring van de maatregelen en de communicatie.

De bermbrug te Schoten is opgenomen als knelpunt in de Databank Ontsnippering en, gezien de prioriteit, in het eerste vijfjarenprogramma van het VAPEO, wat concreet betekent dat het in de periode 2019-2024 wordt uitgevoerd of verder wordt uitgewerkt. De projecten opgenomen in dit programma worden gefinancierd door de betrokken partners afhankelijk van het specifieke project. De omvorming van de bestaande brug Peerdsbosbaan in Schoten tot bermbrug evenals een boscompensatie zijn als bindende voorwaarden opgelegd in de afgeleverde bouwvergunning voor de hogesnelheidslijn (hsl) tussen Antwerpen-Havanastraat en de Nederlandse grens. Daarbij staat Infrabel samen met AWV in voor de financiering van de ontsnipperingsmaatregel.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik hoop snel dit ontsnipperingsprogramma te kunnen inkijken want u hebt niet geantwoord op de vraag of dat ter beschikking wordt gesteld.

U hebt verteld dat er vijftien projecten prioritair naar voren worden geschoven maar hoe garandeert het plan dat bij nieuwe infrastructuurwerken niet opnieuw problemen ontstaan? Zitten daar ook maatregelen in die ervoor zorgen dat bij de aanleg van nieuwe wegen of verbindingen of bij het herstel daarvan, ook wordt nagedacht over die ontsnippering zodat we geen nieuwe knelpunten organiseren? Is daar een actie rond opgenomen en hoe kunnen we daarvoor zorgen als dat niet het geval is? Dat lijkt me essentieel om op termijn ontsnipperingsproblemen te voorkomen.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw Schauvliege, bedankt voor uw vraag. Ik denk dat die bezorgdheid terecht is. Volgens de cijfers sterven er dertigduizend dieren per dag door het verkeer in Vlaanderen, dat zijn er elf miljoen per jaar. Het is dan ook goed, minister, dat u nu een tand bijsteekt in die ontsnippering van ons landschap.

Het meerjarenprogramma dat nu wordt opgesteld door de Vlaamse administraties Natuur en Bos, Wegen en Verkeer, Omgeving enzovoort, is een goede zaak. Het is ook positief dat zij samenwerken. Ik kijk alvast hoopvol uit naar deze plannen en naar de vijftien projecten die daarbij in de steigers staan. Ik denk dat de reeds geplaatste ecoducten en ecotunnels dagelijks hun nut bewijzen.

U hebt het ook gehad over de geplande bermbrug in Schoten. Misschien kunnen we daar met de commissie op bezoek gaan wanneer die klaar is.

U zei ook dat u zelf de nodige afspraken aan het maken bent. Wanneer is de ondertekening van dat akkoord gepland en dus de start van de uitvoering van dat Vlaams Actieplan Ecologische Ontsnippering?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Het is de bedoeling dat het akkoord zo snel mogelijk wordt ondertekend. Ik zal daartoe nog eens contact opnemen met de collega. Wat ons betreft, is het werk af.

Mevrouw Schauvliege, de ontsnipperingsmaatregelen voor nieuwe transportinfrastructuur worden uitgevoerd als een structureel onderdeel van het project. De ecologische maatregelen worden daarbij uitgevoerd als milderende maatregelen in het kader van een MER-procedure (milieueffectrapportage). Hier vormt de ecologische ontsnippering een verhoging van de kwaliteit van het infrastructuurproject, en die wordt van in het begin van de planvorming meegenomen.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Hartelijk dank voor het antwoord, minister. Ik ben blij om dat te horen. Ik wil natuurlijk ook heel graag het plan zien en weten welke vijftien infrastructuurwerken er gekozen zijn. Ik hoop dat heel snel te ontvangen zodat ik mee kan opvolgen hoe we evolueren. Het is inderdaad heel belangrijk dat we hier werk van maken in Vlaanderen.

De voorzitter: Dit wordt dus vervolgd en zeker opgevolgd.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Inez De Coninck aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over geluids-overlast door vluchten vanaf Brussels Airport tijdens de coronacrisis – 1994 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Chris Steenwegen aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over een onaanvaardbare concentratie nachtvluchten sinds de coronacrisis – 2039 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): De coronacrisis heeft uiteraard ook gevolgen voor de luchthaven van Zaventem. De luchtactiviteiten zijn drastisch gedaald, maar het aandeel lawaaihinder dat de Noordrand rond Brussel te verwerken krijgt, is jammer genoeg niet gedaald, integendeel.

Dit is het gevolg van de bizarre houding van de Federale Regering, bij monde van de federale minister van Mobiliteit, tijdens deze coronanoodtoestand op de luchthaven. Het enorme belang van onze luchthaven voor onze economie tijdens deze crisis, en bij de economische relance in de nabije toekomst, staat buiten kijf. Onze luchthaven is de tweede belangrijkste economische motor in Vlaanderen. Toch stelt onze fractie zich vragen over de concentratie van lawaaihinder boven de Noordrand. Dit kan de toekomst van de luchthaven bovendien in het gedrang brengen.

Wat is er nu aan de hand? Rond onze luchthaven bestaat al jarenlang een precair evenwicht in de verdeling van de lasten en de lusten. Reeds jaren wordt er gestreefd om het preferentieel baangebruik op de luchthaven te respecteren. Dit principe werd reeds vastgelegd in luchthavenakkoorden van 2008 en 2010. Het wordt door alle Vlaamse en Waalse partijen onderschreven, en het werd ook altijd opgenomen in de regeerakkoorden. Nu wordt dit principe met de voeten getreden, en dit zonder enig overleg met onze regio.

Sinds de coronacrisis is baan 25R de enige baan die openblijft en het grootste deel van de tijd gebruikt wordt. Alleen bij noordnoordoostenwind wordt baan 01 gebruikt. Het gevolg hiervan is dat alle vluchten geconcentreerd worden boven de Noordrand. Bovendien zou de quota count (QC) per vliegtuig overschreden worden omdat zeer lawaaiërende vliegtuigen over de regio vliegen. Ook de omstreden

omleidingsroute wordt opnieuw gebruikt. Dit gaat totaal in tegen de luchthaven-akkoorden die alle partijen onderschrijven.

We betreuren het dat tijdens de grootste wereldwijde gezondheids crisis sinds jaren de overlast voor de Noordrand in het geniep wordt verhoogd, met alle gevolgen van dien voor de gezondheid van de bewoners.

Ik heb een duidelijke vraag, minister: welke initiatieven zult u nemen om het federale niveau tot de orde te roepen zodat het baangebruik van de vliegtuigen op de luchthaven van Zaventem opnieuw zoveel mogelijk genormaliseerd wordt, en dit in het belang van de leefbaarheid van alle omwonenden?

De voorzitter: De heer Steenwegen heeft het woord.

Chris Steenwegen (Groen): Ik zal de analyse van collega De Coninck niet herhalen. De vraagstelling is dezelfde. We stellen vast dat de luchthaven wegens economische redenen en efficiëntieredenen start- en landingsbanen heeft afgesloten en via één baan werkt. Dat leidt dus tot verhoogde hinder in de Noordrand. Zoals collega De Coninck reeds aanhaalde, is daar al jarenlang een politieke consensus over een spreiding van het vliegverkeer, die noodzakelijk is. Er werden daarover akkoorden gesloten. Het luchthavenbeleid, onder verschillende regeringen, heeft die altijd gehonoreerd. Door de beslissingen die nu genomen werden door de luchthaven, komt het akkoord met de Federale Regering op de helling te staan.

Ik heb hierover de volgende specifieke vragen, minister.

Bent u op de hoogte van de gewijzigde routes zoals die vandaag, na sluiting van twee banen, worden gevolgd? Bent u op de hoogte van de onevenredige hinder voor de inwoners van de Noordrand?

Klopt het dat Brussels Airport er bij de Vlaamse Regering op heeft aangedrongen om de beperkingen op de nachtvluchten tijdelijk op te heffen om meer cargovluchten toe te laten om de toevoer van medisch hulpmateriaal niet te hypothekeren?

In de milieuvergunning van 2009 zijn uitzonderingen voorzien om in geval van rampen en noodtoestanden meer nachtvluchten toe te laten. Wordt deze mogelijkheid vandaag gebruikt door Brussels Airport om meer cargovluchten toe te laten tijdens de nacht? Hebt u daarvoor de toelating gegeven of hoeft dat niet? Over hoeveel extra vluchten gaat het?

Een volgende deelvraag gaat over de slots. Doordat er overdag eigenlijk heel weinig vluchten zijn, is het mogelijk om een aantal cargo's overdag te laten vliegen. Maar blijkbaar is men niet bereid om die slots los te laten. Werd onderzocht om de niet-gebruikte slots voor passagiersvluchten overdag open te stellen voor cargovluchten zodat die niet 's nachts moeten gebeuren? Hebt u daarover overlegd met uw federale collega?

Bent u ervan op de hoogte dat de Wereldgezondheidsorganisatie de luchthaven van Bierset heeft aangeduid als Europese hub voor de toevoer van medisch hulpmateriaal? Dat is wel belangrijk omdat de luchthaven argumenteert 's nachts meer cargovluchten toe te laten voor de aanvoer van coronagerelateerde goederen. Is dat een terechte vraag of worden er 's nachts veel andere goederen getransporteerd?

Het ziet ernaar uit dat het herstel van de luchtvaart nog een hele tijd op zich zal laten wachten. De situatie dreigt nog lang aan te houden, en dus ook de hinder in de Noordrand. Dat moet ons vooral zorgen baren. Ik veronderstel dat er in het begin maatregelen genomen werden en afspraken gemaakt in de veronderstelling

dat de situatie niet zo lang zou duren. Zoals het er nu naar uitziet, kan deze situatie maandenlang, en misschien nog veel langer, aanslepen. Er heerst dus veel ongerustheid bij de mensen in de Noordrand dat de toegenomen hinder door nachtvluchten en meer lawaaierige cargovluchten nog een hele tijd zou kunnen blijven duren. Wat zult u doen om hier aan te verhelpen?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Ik dank beide collega's voor hun vragen. Wij zijn inderdaad op de hoogte van de beslissing van Brussels Airport Company (BAC) om vanaf 18 maart 2020 slechts één baan in dienst te houden voor zowel landingen als opstijgingen in de plaats van drie. Dit is niet in overleg met ons gebeurd maar werd eenzijdig beslist. Ik heb heel wat mails ontvangen van mensen die daar wonen en nadelen en hinder ondervinden van de genomen maatregelen. Dat verklaart de reactie van heel wat inwoners uit de Noordrand, die terecht vinden dat ze een onevenredig groot aandeel van de nachtelijke geluidshinder moeten dragen.

Brussels Airport Company heeft inderdaad een verzoek ingediend tot versoepeling van de voorwaarden in de door het Vlaamse Gewest afgeleverde milieuvergunning. Het verzoek betrof enerzijds een versoepeling van de limiet betreffende de maximaal toegestane geluidshoeveelheid per beweging tijdens de nachtperiode, en anderzijds een versoepeling van het jaarlijks aantal toegestane nachtslots, vastgesteld op 16.000 in de vergunning. Ik ben niet ingegaan op dit verzoek, omdat er volgens ons geen redenen zijn om die versoepeling toe te laten.

De milieuvergunning van 2009 bevat een uitzonderingsmaatregel om in geval van rampen en noodtoestanden meer nachtvluchten toe te laten. Ook tijdens deze coronacrisis zijn er extra vluchten geland. Een voorafgaande toelating is hiervoor niet vereist, gelet op de context van de vlucht.

De vergunningsvoorwaarde met betrekking tot de maximaal toegestane geluidshoeveelheid per beweging tijdens de nachtperiode, vastgesteld op 12, is niet van toepassing op vrijgestelde bewegingen. Het gaat onder meer over vluchten uitgevoerd voor bijstand bij rampen of medische hulp.

Vanuit Vlaanderen wordt door de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving toegezien op de naleving van de voorwaarde in verband met de maximaal toegestane geluidshoeveelheid per beweging. Uit hun recente vaststellingen blijkt dat er in de periode van 14 maart tot 18 april 2020 in totaal vijf nachtvluchten werden uitgevoerd waarvan de geluidshoeveelheid per beweging groter is dan het in de milieuvergunning opgelegde maximum van 12.

De afdeling Handhaving heeft daarop navraag gedaan bij het directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit of deze vijf nachtvluchten behoorlijk verantwoord zijn door de operator en of er handhavend is opgetreden. Hierover kon tot dusver door het directoraat-generaal van de Luchtvaart nog geen uitsluitsel worden gegeven. We blijven op deze nagel kloppen.

De taak van slotcoördinatie op de luchthaven Brussels Airport wordt uitgeoefend door de vzw Belgium Slot Coordination (BSC), die hiervoor werd aangesteld door de federale minister belast met mobiliteit en vervoer. De slotcoördinator BSC verdeelt in volledige onafhankelijkheid de beschikbare slots voor Brussels Airport over de verschillende luchtvaartmaatschappijen, rekening houdend met de Europese slotreglementering.

De actuele situatie met betrekking tot het aantal beschikbare slots op Brussels Airport is het voorwerp geweest van een bespreking op kabinetsniveau, waarop ik zo dadelijk terugkom. Die informatie hebben we op dit moment niet, maar er werd toegezegd dat we die spoedig zouden ontvangen.

Ik ben er inderdaad van op de hoogte dat de luchthaven van Bierset door de Wereldgezondheidsorganisatie op Europees vlak werd aangeduid als een belangrijke logistieke draaischijf voor de aanvoer van medisch hulpmateriaal.

Zoals eerder aangegeven, ben ik niet ingegaan op het verzoek om de vergunningsvoorwaarden te versoepelen omdat de noodzaak naar bijkomende cargovluchten onvoldoende was aangetoond. Ik zal dat dan ook niet doen, voor alle duidelijkheid.

Welke initiatieven werden genomen om het federale niveau tot de orde te roepen? Wij werden niet betrokken bij de beslissing rond de maatregelen met betrekking tot het tijdelijk in dienst nemen van slecht één baan. Die maatregelen werden via zogenaamde notices to airmen (NOTAM's) genomen en door skeyes en BAC verlengd tot 15 mei.

Laat me heel duidelijk zijn: de maatregel werd eenzijdig genomen, zonder enig overleg met de betrokken gewesten. Dat is 'du jamais vu'. Ik heb daarom aan minister Bellot gevraagd om op zeer korte termijn een overleg te organiseren, om te zeggen dat het echt niet kan dat men het precaire spreidingsplan dat men destijds heeft gesloten zonder enig overleg, via de zogenaamde NOTAM's eigenhandig wijzigt. Dit aangevraagde overleg was vanzelfsprekend dringend, aangezien het allesbehalve duidelijk is hoelang de negatieve gevolgen van de gewijzigde situatie nog zullen voortduren.

Ik kan u meedelen dat er gisteren op kabinetsniveau een overleg heeft plaatsgevonden tussen mijn kabinet, het kabinet van federaal minister Bellot en het kabinet van minister Weyts, bevoegd voor de Vlaamse Rand.

Tijdens dit overleg werd door het Departement Omgeving toelichting gegeven bij de impactanalyse van de operationele beperkingen op de luchthaven van Zaventem. Deze analyse werd op mijn vraag opgemaakt om een objectivering te doen van de feiten op basis van de vluchtinformatie en meetgegevens. Hieruit blijkt een significante impact tijdens de nachtperiode, met name een concentratie van nachtvluchten boven bepaalde gebieden van Vlaanderen, waaronder de Noordrand.

Naast het objectiveren van de feiten werd van dit overleg ook gebruikgemaakt om de bekommernis van Vlaanderen zeer duidelijk te maken: de concentratie van nachtvluchten boven Vlaanderen dient wat ons betreft asap te stoppen. Een meer evenwichtige verdeling van de vluchten werd voorgesteld aan federaal minister Bellot.

Minister Bellot erkende deze concentratie en het feit dat skeyes, die de NOTAM's uitvaardigt, wel degelijk onder zijn bevoegdheid functioneert en dat hij ook voldoende op de hoogte was. Uiteraard betreur ik dat er hierover geen voorafgaand overleg met de gewesten werd gepleegd. Dat vind ik echt niet kunnen en ik ben dan ook onmiddellijk in gang geschoten.

Ik kan u meedelen dat het kabinet van minister Bellot tijdens dit overleg bereidheid heeft getoond om op zeer korte termijn te zoeken naar mogelijkheden die voor een evenwichtigere verdeling van de lasten zorgt. Ik verwacht nog voor 1 mei hiervan een terugkoppeling te ontvangen met een aangepast voorstel.

De situatie rond de luchthaven van Zaventem is al jaren een geladen dossier in een delicaat evenwicht tussen economie en leefbaarheid. Maar het is net in het grootste belang van de economische positie van de luchthaven en het draagvlak van de luchthaven zelf, dat alle beslissingen die een impact hebben op het gebruik van vliegroutes in nauw overleg moeten gebeuren tussen alle actoren.

Het is onbegrijpelijk dat men deze coronacrisis heeft aangegrepen om dan maar aan dat zeer delicate evenwicht te sleutelen in een zeer geladen dossier. Op mijn

initiatief werd geen versoepeling van de Vlaamse milieuvergunning doorgevoerd. Ik ben daar niet op ingegaan omdat ik daarvoor geen redenen vind. Ik heb dan ook asap contact genomen met minister Bellot, en voorstellen voor een evenwichtigere verdeling van de vluchten verwacht ik ieder moment. Zo niet zal ik verdere stappen ondernemen.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Minister, net als u ben ik enorm geschrokken door wat er gebeurt op de luchthaven. Het is toch echt betreurenswaardig dat net op het moment dat we in deze noodsituatie zitten – moment waarop alle overheden zouden moeten samenwerken en oplossingen zoeken –, er van die federale loyaleiteit geen enkele sprake is. U zegt in uw antwoord dat u totaal niet betrokken was, dat u niet op de hoogte was gesteld en dat de beslissingen eenzijdig zijn genomen. Dat is toch vrij straf.

Het dossier is zeer precair. Het is van het allergrootste belang voor de toekomst van onze luchthaven dat we aandacht hebben voor dat precaire evenwicht, waarover een consensus is tussen alle partijen, Waalse en Vlaamse.

Minister, ik ben heel blij dat u dit dossier zo ter harte neemt met initiatieven die u hebt genomen in dit dossier, zijnde geen flexibiliteit voor de milieuvergunning want die is niet nodig. U hebt ook initiatief genomen tot overleg zodat het niet in dovemansoren valt bij het kabinet van minister Bellot. U kijkt uit naar een voorstel tegen 1 mei om deze toestand aan te passen. Ik hoop dat dat positief evolueert.

Minister, ik heb nog een bijkomende vraag. U haalde aan dat u aan uw eigen administratie hebt gevraagd naar een analyse van de gegevens en een objectivering van die geluidsgegevens en vluchtroutes. Is het mogelijk dat die analyse aan onze commissie ter beschikking wordt gesteld?

De voorzitter: De heer Steenwegen heeft het woord.

Chris Steenwegen (Groen): Ik ben wel tevreden met uw houding, natuurlijk, waarbij u geen wijziging van de milieuvergunning hebt toegestaan, omdat dat ook niet nodig is, denk ik. Het lijkt mij ook niet zo moeilijk om een oplossing te vinden. Er zijn mogelijkheden, en ik denk dat er een beetje snel is gereageerd, en terecht ook, om er zeker voor te zorgen dat de luchthaven zijn rol kon spelen in de distributie van coronagerelateerde materialen. Dat is op zich geen punt.

Maar de mogelijkheden zitten bijvoorbeeld in de slots. Dat is een afspraak die is gemaakt, en dat wordt ook effectief gebruikt. Alleen is het zo dat wanneer een luchthaven een slot opgeeft, ze dat slot ook kwijt is. Er moet dus wel een mogelijkheid zijn, in deze situatie, dat men afspraken maakt waardoor dat niet gebeurt, en dat die slots tijdelijk worden gebruikt voor cargo. Zo kan een deel van die cargovluchten overdag gebeuren in plaats van 's nachts. Het is ook zo dat men inderdaad vliegtuigen gebruikt die meer lawaai maken: men zet nu meer en meer cargovliegtuigen in omdat men een groot deel van die cargo normaal gezien met passagiersvliegtuigen meegeeft.

Een tweede kwestie die gemakkelijker op te lossen valt, is dat wanneer men van die ene startbaan vertrekt, men de mogelijkheid heeft om verschillende routes te nemen. En dat doet men vandaag ook niet. Het is perfect mogelijk om de noordrand deels te ontzien door een andere richting te volgen. Daar zijn dus een aantal mogelijkheden, denk ik.

Ik hoop dat het overleg dat u hebt aangevraagd, zal leiden tot een oplossing die voor iedereen aanvaardbaar is, en die dichterbij ligt bij een eerlijke en billijke spreiding. Ik denk dat er inderdaad een belangrijke discussie loopt over de rol van de

luchthaven en van Brussels Airlines. Ik denk dat het belangrijk is voor het draagvlak van de luchthaven dat we zorgen dat daar geen onnodige fricties ontstaan, waardoor mensen het gevoel hebben dat gemaakte afspraken niet worden nagekomen.

De grote schrik bij een aantal mensen is dat, wanneer deze situatie lang blijft duren, er een mogelijke verschuiving komt van passagiersvluchten naar cargo. En ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat Zaventem niet is geschikt als luchthaven voor voornamelijk cargovluchten. We moeten echt blijven inzetten op een specifieke functie richting personenverkeer, en het cargoverkeer proberen te beperken. Wilt u dat punt ook op langere termijn aankaarten bij de collega's? Wat is uw visie op het al of niet aantrekken van meer cargovluchten indien de passagiersluchtvaart de komende maanden moeilijkheden zou hebben om opnieuw aan te trekken?

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (sp.a): Minister, het is nu de tweede keer op rij dat ik kan zeggen dat ik heel blij ben met uw antwoord. We kunnen er misschien een gewoonte van maken, gaat u vooral zo verder.

Ik sluit enigszins aan bij collega Steenwegen. Het is inderdaad een zeer goede zaak dat de Vlaamse Regering de vraag om een uitbreiding van de vergunning heeft afgewezen. Ik denk ook dat die voor niets nodig was. Aan de andere kant toont die aanvraag op zich al aan hoe zeer Brussels Airport zich stelselmatig niet gedraagt als een organisatie of een luchthaven die gevestigd is in een zeer dichtbevolkte regio, waar de aanvaardbaarheid en acceptatie vaak zeer moeilijk is. Brussels Airport gedraagt zich vaak als een soort van duivel in een wijwatervat om iedere kans op groei toch maar te proberen grijpen, ook wanneer het de minst aangewezen piste is voor groei. Of het nu om cargo of nachtvluchten gaat of wat dan ook, men gedraagt zich daar te vaak als een luchthaven in de woestijn, niet een die elke dag opnieuw moet vechten voor aanvaardbaarheid van de omwonenden.

Heel concreet, weten u en uw kabinet hoeveel extra nachtvluchten er precies zijn, zeker die met een zeer hoge quota count, die daadwerkelijk medisch materiaal aanvoerden? Net zoals men met allerlei uitbreidingspistes voor het landen bezig is, overweegt men ook om de nachtvluchten uit te breiden, al dan niet zonder overleg. Ik ben er absoluut niet zeker van dat het altijd over medische vluchten of medisch materiaal gaat. Er is in elk geval nood aan zeer grote transparantie. We zijn er allemaal voorstander van dat die luchthaven met haar belang voor de economie blijft bestaan. Aan de andere kant betekent dat wel dat er op een nuchtere, verstandige, rationele manier wordt mee omgegaan en dat er niet geprobeerd wordt om sluiks voor een onaanvaardbare groei te gaan en dan al helemaal niet op een manier dat de last helemaal in Vlaanderen valt.

Ik laat het aan u over of u op mijn algemene bedenking antwoordt. Maar in elk geval: bestaat er duidelijkheid over de hoeveelheid medisch materiaal die er aankomt? Hoeveel andere nachtvluchten passeren er?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: Mijnheer Tobback, ik zal dat laten opvragen door mijn kabinet of bij de diensten. Ik zal het dan overmaken aan de commissie.

Ook de vraag naar de studie en de objectivering, mevrouw De Coninck, zal ik overmaken. Het antwoord zal ik aan de commissie overmaken.

Mijnheer Steenwegen, inderdaad, ik ben van mening, als er goede wil is, is alles mogelijk. Vandaar dat we onmiddellijk in gesprek zijn getreden met het federale

kabinet van minister Bellot. Er zijn verschillende mogelijkheden. Er is op de verschillende mogelijkheden gewezen. We hebben met aandrang gevraagd dat ze zorgen dat het broze evenwicht wordt hersteld. We hebben meegedeeld dat zoiets niet kan zonder overleg en dat het eenzijdig wordt aangepast.

Ik hoop dat we voor 1 mei – zoals afgesproken – een voorstel krijgen waar de stijging in zit zodat we de Noordrand toch wat kunnen ontzien. Ik krijg heel veel mails van mensen die daar wonen. De toestand is daar onhoudbaar wat betreft al dan niet cargovluchten of de gewone passagiersvluchten. Sta me toe dat ik er eens over nadenk voor ik iets zeg over de richting.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Minister, ik dank u voor uw bijkomend antwoord en om de gegevens ter beschikking te stellen, namelijk de analyse van uw administratie.

Ik wil nog even inpikken op de tussenkomst van de twee collega's die enerzijds de combinatie van cargo- en passagiersvluchten aanhalen en anderzijds het probleem van de groei van de luchthaven. Collega's, dat is hier nu niet het voorwerp van discussie. Ik hoop dat dergelijke debatten met alle actoren kunnen gebeuren en niet zoals nu gebeurt onder het mom van de coronanoodtoestand. Er worden eenzijdig banen gesloten zonder enig overleg. Het is echt zo precair op onze luchthaven. Het is zo belangrijk voor Vlaanderen, het is onze tweede belangrijkste economische motor. Ik roep op tot kalmte: 'first things first'.

Als de minister dit probleem – dankzij haar initiatief richting kabinet Bellot – kan oplossen, zijn we al een heel eind verder voor die concentratie die we nu hebben op de Noordrand. Voor de rest, daar moeten we zeker op terugkomen, maar het liefst in overleg dan met alle actoren en niet nu holderdebolder aan de hand van een of andere crisis zaken gaan beslissen.

De voorzitter: De heer Steenwegen heeft het woord.

Chris Steenwegen (Groen): Ik ben tevreden met het antwoord van de minister en de aanvullingen. En inderdaad minister, het zou goed zijn om eens na te denken over de toekomst van de luchthaven, dat doen wij allemaal. Het is de moeite om daar eens goed over na te denken want het gaat om een precair evenwicht tussen het economisch belang enerzijds en de hinder die een luchthaven met zich meebrengt anderzijds. Een goed evenwicht is belangrijk, die discussie komt sowieso op ons af maar ik ben het eens met de collega's dat we dat op een overlegde manier moeten doen. We weten allemaal dat daar veel actoren en verschillende overheden bij betrokken zijn en we zullen dit pas kunnen oplossen door in overleg te gaan over een toekomstvisie en de implementatie daarvan.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bruno Tobback aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het verband tussen luchtvervuiling en het aantal coronaslachtoffers – 1999 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (sp-a): Ik ben blijkbaar niet de enige die zich deze vraag heeft gesteld, want begin deze maand – en dat was ook de aanleiding voor het indienen van mijn vraag – werd een studie gepubliceerd van de Duitse universiteit van Halle

waarin wordt gewezen op een opvallende link tussen luchtvervuiling – in hun geval was het onderzoek gericht op stikstofdioxide – en het aantal personen dat symptomen van COVID-19 vertoont of daar zware gevolgen van ondervindt.

In de Italiaanse Povallei en in Madrid, allebei hotspots van luchtvervuiling en van covid doden, blijkt de link zeer uitgesproken te zijn.

Over die studie op zich zijn wel een aantal bedenkingen te maken inzake opzet. Intussen is echter een andere studie gepubliceerd van de universiteit van Harvard die vooral gericht was op vervuiling met fijn stof, PM_{2,5}, maar tot dezelfde conclusies komt. Op zich is dat ook logisch. Bijna alle vooraf bestaande aandoeningen die de kans op overlijden aan COVID-19 vergroten, zijn aandoeningen die gelinkt zijn aan een blootstelling op lange termijn aan luchtvervuiling, zoals diabetes, hoge bloeddruk, hart- en vaatziekten, luchtwegenirritaties. Het lijkt dus wel zeer voor de hand te liggen dat die link bestaat en hoe langer hoe meer wordt aangetoond.

In Vlaanderen zijn we op het vlak van stikstofdioxide en fijn stof ook een hotspot in Europa en de wereld. Intussen is gebleken dat we stilaan ook inzake COVID-19-slachtoffers, hoe men ze ook berekent, een hotspot zijn.

Minister, ik neem aan dat die studies u bekend zijn. Is het een optie om bij Vlaamse patiënten een onderzoek te lanceren naar de impact van luchtvervuiling of naar de link die tussen beide bestaat?

Het lijkt me logisch dat dit soort van studies en vaststellingen ons ertoe leidt een beleid te voeren dat nog meer dan vandaag inzet op bijvoorbeeld het terugdringen van vracht- en personenvervoer over de weg, dat een belangrijke bron is van zowel fijn stof als stikstofdioxide. Na de discussie van daarnet kan ik daar ook het luchtvaarttransport aan toevoegen dat daar ook in grote mate toe bijdraagt.

Los van een aantal bedenkingen over een of meerdere van die studies, is het belangrijk dat we die discussie voeren en daar oog voor hebben. We moeten met name in Vlaanderen kijken naar de eventuele link die tussen beide bestaat. Dat zou ons in de toekomst ook kunnen helpen om verdere aandoeningen minstens binnen de perken te houden wanneer we ervan uitgaan dat dit virus en eventueel andere luchtwegvirussen in de nabije toekomst nog niet weg zullen zijn uit onze samenleving.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Mijnheer Tobback, u zult het misschien niet geloven, maar ik ben het met u eens. U hebt gelijk. De studie is ons bekend. Voor alle duidelijkheid: het gaat wel over een eerste verkennende studie.

Mijn administratie zal samen met de onderzoeksinstituten en het agentschap Zorg en Gezondheid bekijken of de hypothesen uit de vermelde studie wetenschappelijk correct onderzocht kunnen worden in een Vlaamse context.

Sinds het uitbreken van de coronacrisis werden al verschillende studies gepubliceerd waarin een correlatie of associatie gevonden werd tussen het aantal coronabesmettingen of sterftegevallen en luchtvervuiling. Twee studies springen in het oog en kregen terecht ruime aandacht in de media. Het gaat dan over een studie die gepubliceerd werd door de Amerikaanse Harvard University en de door u vermelde studie van de Duitse Martin-Luther-Universität in Halle-Wittenberg.

Een belangrijke opmerking bij deze twee studies is dat ze snel gepubliceerd werden, maar nog niet het wetenschappelijke peerreviewproces hebben ondergaan. Dat neemt niet weg dat we ook in Vlaanderen verder onderzoek moeten doen naar een mogelijk verband tussen zowel de chronische als de kortetermijnpact van de

luchtvervuiling en COVID-19. We zullen dit grondig onderzoeken wanneer alle nodige data hiervoor beschikbaar zijn. Ik zal hierover verder overleg plegen met minister Beke om na te gaan welke onderzoekspistes mogelijk zijn.

We zijn het allemaal eens dat het belangrijk is om de luchtvervuiling aan te pakken. Ik wil hier niet mee wachten tot na de coronacrisis. Het luchtbeleidsplan 2030, dat eind vorig jaar door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd, bevat een zeer duidelijk traject om de luchtkwaliteit in Vlaanderen te verbeteren. Uw suggestie om het wegverkeer te reduceren, maakt ook deel uit van dit plan. Het luchtbeleidsplan 2030 bevat een significante reductie van vracht- en personenvervoer over de weg tot maximaal 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030. Dit is een daling van 15 procent ten opzichte van 2018. Samen met een verdere vergroening van het voertuigenpark moet dit ervoor zorgen dat de NO₂-concentraties verder dalen.

Ik zie door het coronavirus heel veel miserie. Er zijn veel zieke mensen en helaas veel sterfgevallen. Ik denk dat het luchtbeleidsplan 2030 wel positief kan bijdragen. Ik zal een betere luchtkwaliteit op alle niveaus bepleiten. Ik hoop ook dat het bedrijfsleven, dat hier nogal conservatief tegenover staat, nu inziet dat telewerken heel goed mogelijk is en dat we niet met z'n allen de auto moeten gebruiken. De ellenlange files naar Brussel elke dag zijn gewoon niet oké. We moeten dus op alle niveaus pleiten om dit te veranderen, en ik hoop dat de werkgevers minder verplaatsingen echt als een plus zullen zien. We hebben tenslotte toch een diensten-economie, en dan is dat wel mogelijk. Meer dan ooit moeten we hierop inzetten, en op die manier kunnen we de vele voertuigen van de weg halen.

Ik steun dan ook de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Ik streef ernaar om in 2030 in elke gemeente waar de gemiddelde NO₂-concentratie per jaar hoger is dan de WHO-advieswaarde, te halveren ten opzichte van 2016. Ik wil nog eens onderstrepen dat het ook zonder corona belangrijk is om de blootstelling aan luchtvervuiling te reduceren.

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (sp.a): Dank u wel, voorzitter. Minister, het wordt stilaan een eigenaardige dag: drie op een rij. Bedankt voor uw antwoord. Ik kijk uit naar de mogelijkheden voor een methodologisch correct onderzoek naar de eventuele linken in Vlaanderen. Ik denk dat dat wel belangrijk is. Ik begrijp ook dat dat niet van de ene dag op de andere kan gebeuren. Anderzijds, als buitenlandse universiteiten daar snel in kunnen gaan, dan denk ik dat het ook geen traject van jaren moet worden. Dat hebt u ook niet gezegd, voor alle duidelijkheid.

Ik ben ook wel blij met uw globaal engagement inzake de reductie van verkeer en de daarmee samenhangende vervuiling. Aan de andere kant voorziet u in uw plan voor Vlaanderen in een daling van het wegverkeer met 15 procent. We zien vandaag echter dat bijna de helft van de jobs ook effectief op afstand uitgeoefend kan worden, wat niet betekent dat men nooit in een auto moet stappen, maar wel dat je perfect een economie draaiende kan houden zonder dat iedereen elke dag uren in de autofile moet zitten. Dan denk ik dat we met die 15 procent eigenlijk veel te bescheiden zijn. Het is mogelijk om een economisch leven te hebben zonder dat je elke dag in de file moet zitten. Het is mogelijk om te leven zonder dat je voor 30 euro naar Spanje moet kunnen vliegen. Er zijn heel veel dingen die vandaag mogelijk blijken, die tot twee maanden geleden heel absurd leken. Ik wil er dus toch voor pleiten dat we zo ambitieus mogelijk zijn in het grijpen van de kansen om een aantal dingen op een nieuwe manier aan te pakken, en desnoods de problemen die daaraan gekoppeld zijn op te lossen in de plaats van zo snel mogelijk terug naar vroeger te willen. Ook wanneer het over relance gaat: je kunt beter relanceren naar de toekomst dan proberen zo snel mogelijk het verleden opnieuw

te herstellen. Ook daar denk ik dat die 15 procent, met wat we vandaag zien, toch wel voor wat verscherping vatbaar is. Ik wil daar bij dezen heel graag voor pleiten.

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

Leo Pieters (Vlaams Belang): Dank u. Collega's, buiten het feit dat de heer Tobback aangeeft, dat men corona aangrijpt om tal van problemen daarmee in verband te brengen, wil ik ingaan op de kwestie van de luchtvervuiling. Dit is inderdaad een periode die er zich perfect toe leent om een ommeslag te meten in de luchtvervuiling. Er is al een zestal weken een sterke vermindering van het verkeer en toch ook wel een serieuze vermindering van bedrijven die actief zijn. Een meting zou nu dus interessant zijn, zeker om te weten of er nu een daling of gelijke stand is.

Wat de files betreft, kan ik erover meespreken: daaraan gaat tijd en kapitaal verloren. Dat is zeker een groot probleem en iets wat we moeten proberen tegen te gaan. Ik verdien nu minstens vier uur per dag, gewoon aan transport naar en van Brussel. Dat moeten we dus zeker proberen te voorkomen.

Qua luchtvervuiling weet ik niet of er metingen worden gedaan. Uit de communicatie maak ik op dat er wel een vermindering is qua CO₂, maar dat de hoeveelheid stikstof dezelfde blijft. We moeten dus bekijken in welke mate er veranderingen zijn door de situatie. Ik wil graag dat u ons op de hoogte houdt van de stand van zaken inzake de vervuiling.

De voorzitter: De heer Steenwegen heeft het woord.

Chris Steenwegen (Groen): Dank u, voorzitter. Ten eerste, wat de coronaperiode betreft – en eigenlijk niet de postcoronaperiode – denk ik dat we het er allemaal over eens zijn dat er iets moet gebeuren. Ik denk bijvoorbeeld aan het echte inzetten op het stimuleren van de fiets in Brussel. Ik heb toch betreurd in de communicatie na de Veiligheidsraad dat men mensen eigenlijk afraadde om het openbaar vervoer te gebruiken en tegelijkertijd adviseerde om de auto te nemen.

Laat ons bijvoorbeeld ook de fiets niet vergeten, zeker bij de opening van de scholen. Ik kan niet begrijpen dat men deze toestand, waarbij er minder drukte is op de weg, niet aangrijpt om mensen te stimuleren om de kinderen naar school te brengen met de fiets. Het is nu zeker mogelijk om dat soort goede ervaringen te laten binnenkomen bij de mensen en hun op die manier te laten zien dat bijvoorbeeld het gebruik van de fiets voor die korte afstanden het beste alternatief is, in vele gevallen.

Ik heb nog een concrete suggestie. Eerder is het CurieuzeNeuzenonderzoek gebeurd in Vlaanderen. Dat is een 'citizen science'-onderzoek waarbij men burgers heeft gevraagd om mee te werken om zo een goed beeld te krijgen van het gehalte aan onder andere stikstofdioxide in de lucht. De resultaten daarvan werden bekendgemaakt en hebben ons eigenlijk heel veel geleerd over waar er grote pieken zijn en in welke omstandigheden mensen worden blootgesteld aan verhoogde concentraties. Het lijkt mij zeker mogelijk om die gegevens, waardoor we weten waar de grootste vervuilingen zijn, te combineren met de gegevens van coronapatiënten. We weten waar zij vandaan komen, waar ze wonen. Als we die gegevens kunnen combineren, kunnen we een bepaald beeld krijgen van de eventuele correlatie. Uiteraard moet dat worden aangevuld met bijkomend onderzoek. Zoals u zelf aangeeft, is het onderzoek waaraan we nu refereren, niet 'gepeerreviewed'. Maar goed, het is wel belangrijk dat we ook in Vlaanderen kunnen nagaan of die correlatie er is. We weten dat covid mogelijk gerelateerd is, maar we weten ook al lang dat onze verhoogde problemen met allergieën en astma bij kinderen, ook sterk gecorreleerd zijn met onze luchtkwaliteit.

Het is uiterst belangrijk dat we, ook vanuit gezondheidszorg, deze covidcrisis aangrijpen om te focussen op dat soort onderzoek en die relaties proberen te leggen, om elkaar er zo van te overtuigen dat een betere luchtkwaliteit echt nodig is en dat we daar echt op moeten inzetten.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, ik wil graag even aansluiten bij deze vraagstelling. Elk onderzoek of elke vraag naar een mogelijke impact van bepaalde fenomenen, zoals luchtvervuiling, op een virus of omgekeerd, is het waard om verder te worden onderzocht. Als er in de onderzoekswereld of elders vragen worden gesteld over mogelijke linken, dan moeten die goed worden onderzocht. Daarbij moet niet enkel de kans op een mogelijke impact worden uitgedrukt, maar moet men effectief kunnen aantonen of er een impact is en welke die is. Aangezien het nu gaat over luchtvervuiling en die een impact heeft op luchtwegen, en ook het coronavirus de longen en luchtwegen aantast, kun je inderdaad van die veronderstelling uitgaan. Maar op welke manier wordt je meer vatbaar voor dat virus? Want blijkbaar spelen ook heel wat persoonlijke factoren, zoals DNA, daarin een rol. Het onderzoek moet dus voldoende breed worden gevoerd.

Dat staat uiteraard los van het feit dat luchtvervuiling op zich een thema is waarvoor er aandacht moet zijn. U haalt terecht aan dat er een actieplan werd uitgewerkt. Maar in deze bijzondere tijden zien we een aantal zaken gebeuren die misschien duurzaam kunnen worden uitgerold: telewerk, fietsen. De voordelen en de positieve effecten daarvan moeten worden verduurzaamd om de luchtkwaliteit te verbeteren.

De voorzitter: Dit is een algemeen pleidooi voor een methodologisch correct onderzoek en een vraag naar of aandacht voor duurzaamheid, maar er zijn toch ook bijkomende vragen over metingen naar luchtkwaliteit die vandaag al dan niet plaatsvinden.

Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Voorzitter, dat hebt u mooi samengevat. Ik heb ook verschillende suggesties gehoord en kan alleen maar zeggen dat we alle informatie die we beschikbaar hebben, ook moeten gebruiken. Misschien komt er nog een andere studie, maar in twee studies is een peerreview gebeurd. Vanuit Vlaanderen moeten we de correlatie goed onderzoeken met alle informatie die beschikbaar is. Dat is in gang gezet. Brussel zet inderdaad in op fietsen. Ook verschillende Vlaamse steden en gemeenten doen dat. Ik ben het er helemaal mee eens om maximaal de fiets te gebruiken voor kortere verplaatsingen waarvoor we nog altijd de auto nemen.

Ik ben het eens met alle tussenkomsten en zal de suggesties meenemen naar aanleiding van de vraag van de heer Tobback om het onderzoek naar de correlatie in gang te zetten.

De voorzitter: Mijnheer Tobback, wilt u het woord nog voor een slotopmerking? *(Neen)*

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Robrecht Bothuyme aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over de actualisering van de kosten-batenanalyse voor de versnelde uitrol van de digitale meters – 2016 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauter

De voorzitter: De heer Bothuyme heeft het woord.

Robrecht Bothuyme (CD&V): De uitrol van de digitale meter is cruciaal voor de energietransitie. Het is een manier om slimmer om te springen met de energie in onze woningen en onze bedrijven. Een snelle uitrol van de digitale meter lijkt dan ook aangewezen, tenminste als de baten opwegen tegen de kosten. Want het gaat uiteraard om een aanzienlijke investering.

De Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) is al meermaals om advies gevraagd in dezen, en ook op 16 april werd opnieuw om advies gevraagd. Er kwam een update van de kosten-batenanalyse. Ze bestudeerden onder andere een versnelde uitrol, conform de vraag vanuit Europa, met 80 procent geplaatste digitale meters tegen uiterlijk 2024. In het meest realistische scenario zijn de globale baten voor de maatschappij op die manier 888 miljoen euro. Dat is een stuk positiever dan een uitrol over vijftien jaar, met een baat van 768 miljoen euro. Een versnelde uitrol van de digitale meters zou qua totale maatschappelijke kosten-baten positief zijn.

Een versnelde uitrol leidt uiteraard wel tot een verhoogde kost voor de distributienetbeheerders, en een verhoogde werkdruk. Dat vertaalt zich dan opnieuw in een hogere energiefactuur. Om een uitrol van 80 procent in 2024 te bewerkstelligen zou het effect voor een gemiddeld gezin op ongeveer 3,6 euro per jaar extra uitkomen voor elektriciteit, en 2,8 euro per jaar voor aardgas, in vergelijking met de uitrol op vijftien jaar die momenteel voorzien is. Dat lijkt op het eerste gezicht een aanvaardbare meerkost, maar dan moeten we natuurlijk ook de baten voor de afnemers, de consumenten maximaal kunnen realiseren.

Minister, zult u ingaan op het advies van de VREG om het Energiebesluit aan te passen in functie van een versnelde plaatsing van digitale meters, zodat uiterlijk op 31 december 2024 80 procent van de kleinverbruiksmeetinrichtingen een digitale meter heeft, waarna een volledige uitrol beoogd kan worden tegen 1 juli 2029?

Kunt u aangeven – opgesplitst per prioritaire doelgroep – hoeveel digitale meters reeds geplaatst zijn? Hoeveel digitale meters zijn proactief – betalend – aangevraagd door de niet-prioritaire doelgroep?

Hoeveel digitale meters zijn er reeds geweigerd, en wat gaat u doen om de plaatsing toch af te dwingen?

Welke impact heeft de coronacrisis op de omschakeling van meters met terugdraaiende teller naar digitale meters? Komt de huidige timing van de uitrol in het gedrang?

Op welke manier zult u ervoor zorgen dat de baten voor afnemers zich ook effectief realiseren? Dat is natuurlijk cruciaal. Hoe groot schat u die mogelijke baten in?

Hebt u cijfers over het aantal klanten met een digitale meter die hun meter reeds slim gebruiken? Op welke manier zult u het slim gebruik van de digitale meter promoten?

Op welke manier zult u de marktwerking een positieve impuls geven en ook hier de baten voor afnemers maximaliseren?

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: De uitrol van 80 procent tegen 2024 en de volledige uitrol op tien jaar is een correcte omzetting van de richtlijn. Ik werk dan ook aan de nodige initiatieven om de timing die nu in de regelgeving is opgenomen, hiermee in lijn te brengen. Zowel in het regeerakkoord als in de beleidsnota is die doelstelling ook opgenomen. Ik heb er onder andere bij Fluvius ook op aangedrongen om daar effectief werk van te maken, hoewel men mij meedeelt dat die 80 procent wel een heel hoge ambitie is om tegen 2024 uit te rollen. Maar zowel ikzelf als het kabinet hebben erop aangedrongen dat dat moet gebeuren.

Tot einde maart 2020 werden 263.509 digitale meters geïnstalleerd. Bij de doelgroepen van budgetmeters en prosumenten werden respectievelijk 2250 en 23.087 meters vervangen door digitale meters. Er zijn tot einde maart 301 digitale meters op aanvraag geïnstalleerd.

Tot einde maart 2020 hebben 2509 klanten de plaatsing van een digitale meter geweigerd op een totaal van 263.509 geplaatste digitale meters, dat wil zeggen minder dan 1 procent. Vaak gaat dat over niet goed geïnformeerd zijn enzovoort.

Sinds november 2019 is bij Fluvius een 'overtuigingscel' opgestart. Wanneer een netgebruiker niet akkoord gaat met een digitale meter, bellen medewerkers de netgebruiker, met de bedoeling naar de netgebruiker te luisteren, hem correct te informeren en hem van het nut van de digitale meter te overtuigen. Uit de eerste resultaten met een beperkt aantal gevallen blijkt dat op deze manier een succesratio van overtuiging van 77 procent gehaald wordt. We hebben daar dus goede mensen zitten die goed kunnen overtuigen.

Daarnaast communiceer ik via de website www.digitalemeters.be, in samenwerking met Fluvius over de uitrol van digitale meters en is samen met Flux50 de website www.maakjemeterslim.be opgezet met toepassingen die op de gebruikerspoort van de digitale meter kunnen worden aangesloten. Op die manier overtuig ik de Vlamingen van de baten en bijkomende mogelijkheden die de digitale meter kan bieden. Momenteel staan er dertig toepassingen op de site, en dat aantal zal in de komende maanden nog uitbreiden.

Ik bekijk welke verdere maatregelen genomen kunnen worden om netgebruikers te overtuigen een digitale meter te laten plaatsen.

Wat is de impact van corona? Dringende interventies zoals storingsen, kapotte meter, dringende indienstname, dringende aan- en afkoppelingen worden nog steeds uitgevoerd door Fluvius. Als de netgebruiker aanwezig moet blijven, wordt steeds anderhalve meter afstand gerespecteerd. De ombouw van doelgroepen is geen dringende interventie en is tijdelijk stilgelegd. Dit zorgt uiteraard voor een achterstand ten opzichte van de originele uitrolplanning. Voorlopig heb ik echter geen elementen om aan te nemen dat dit de volledige uitrolplanning in het gedrang brengt.

Wie een digitale energiemeter heeft, kan op verschillende manieren een beter zicht krijgen op zijn verbruik.

Dat kan natuurlijk via de displays van de meters zelf, maar sinds kort ook via een nieuw energieportaal van Fluvius, zoals hen is opgelegd in het Energiebesluit.

Via de website van Fluvius kunnen netgebruikers met digitale meters ook de twee gebruikerspoorten van hun elektriciteitsmeter activeren.

Afgaand op de kosten-batenanalyse van de VREG ga ik uit van een baat van 400 miljoen euro voor besparing op de elektriciteits- en gasfactuur en een baat van ruim 200 miljoen euro ten gevolge van een verschuiving van het energieverbruik.

Een goede indicator voor het aantal mensen dat hun digitale meter slim gebruikt, is het aantal geopende gebruikerspoorten. Sinds de officiële start van de digitale meters, deden begin februari al meer dan 2109 gezinnen dat. Ondertussen hebben ook 12.429 klanten een goedgekeurd mandaat om de verbruiksgegevens van hun digitale meter te visualiseren via het klantenportaal van Fluvius.

We kunnen ervan uitgaan dat zij allemaal al één of meerdere keren hun verbruiksgegevens online hebben geraadpleegd. Dit zijn indicatoren die ik verder zal opvolgen en waarbij ik de ambitie heb om ze verder te laten toenemen.

De digitale meter op zich maakt een switch van leverancier nog gemakkelijker aangezien er geen meterstanden meer moeten worden doorgegeven. Daarnaast is de digitale meter ook het instrument dat afrekening op basis van dynamische prijscontracten mogelijk maakt. Dit is een vorm van vraagzijdebeheer die de piekbelasting kan verminderen door op basis van de vraag op verschillende tijdstippen verschillende prijzen in rekening te brengen. Ik neem hiertoe binnenkort ook de nodige regelgevende initiatieven.

Op basis van die ervaringen in het buitenland bieden dynamische prijscontracten aan gezinnen meer 'empowerment' in de energiemarkt en kunnen ze in veel gevallen de elektriciteitsrekening aanzienlijk verminderen.

Tot slot biedt een digitale meter ook de mogelijkheid om nieuwe technologieën flexibel in te zetten waarvoor de netgebruiker een vergoeding kan krijgen. Voorbeelden hiervan zijn het laden van een thuisbatterij of elektrisch voertuig of het aanschakelen van een warmtepompboiler op momenten van lage of zelfs negatieve elektriciteitsprijzen.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

Robrecht Bothuyne (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het geluid was niet altijd even goed zodat ik niet alle details even goed heb begrepen maar ik ga ervan uit dat we vrij snel het verslag ter beschikking kunnen krijgen voor wat meer informatie.

Ik begrijp dat de versnelde uitrol van die digitale meters effectief uw plan en intentie is. Op zich is dat goed zolang we de baten kunnen maximaliseren bij de afnemers.

U wilt ook de marktwerking stimuleren en u had het over een aantal regelgevende initiatieven die u wilt nemen. Kunt u nog wat meer uitleg geven bij wat u daarmee concreet beoogt en wanneer we dat mogen verwachten?

Het advies van de VREG maakt duidelijk dat een van de bottlenecks hier heel operationeel is. Hebben we genoeg aannemers, hebben we genoeg mensen die op een deskundige en snelle manier deze meters kunnen installeren bij de mensen thuis? Daarover wordt me gesignaleerd dat Fluvius er blijkbaar voor kiest om te mikken op grote aannemers om dit aan te kunnen. Men mikt op een klasse 8, en men vraagt van die aannemers een eigen IT-afdeling en dergelijke meer, waardoor men het aantal potentiële spelers dat deze meters kan installeren, aanzienlijk beperkt. Daardoor is de kans ook groot dat we bij buitenlandse spelers terechtkomen. Het gaat over een van de grotere overheidsopdrachten die worden geplaatst in de energiesector, en ik wil erop aandringen dat u in overleg gaat met Fluvius om ervoor te zorgen dat de aanbesteding maximaal kansen biedt aan Vlaamse bedrijven en partijen, ook al zijn dat kleinere spelers. Door de aanbesteding op een intelligente manier vorm te geven, kunnen we die kleinere spelers een kans geven.

Een laatste vraag sluit aan bij wat we gisteren hebben besproken over de watermeters die worden geïnstalleerd. In welke mate ziet u een synergie om daaromtrent

eventueel kostenbesparend te werken door tegelijkertijd de watermeters en de energiemeters te installeren?

De voorzitter: De heer Van Rooy heeft het woord.

Sam Van Rooy (Vlaams Belang): Wij hebben een schriftelijke vraag gesteld over de uitrol van die digitale meters, en uw antwoord daarop, minister Demir, vond ik toch wel zorgelijk. Daaruit bleek dat u toelaat dat mensen die blijven weigeren, ook na al die pogingen om ze te overtuigen om een digitale meter toe te laten, kunnen worden afgeschakeld van energie. Dat druist volledig in tegen het idee van energie als basisrecht, en wij als Vlaams Belang vinden dat keuzevrijheid boven alles gaat en dat het dus absoluut onwenselijk is dat mensen op die manier toch worden verplicht om zich een dergelijke digitale meter aan te schaffen.

Er kunnen heel wat redenen zijn voor mensen om dat niet te willen: privacy, straling of de kortere levensduur van zo'n digitale meter. We mogen niet vergeten dat de levensduur van zo'n digitale meter veel korter is dan die van de oorspronkelijke mechanische meters. Geef mensen dus die keuzevrijheid en schakel hen zeker niet af of dreig daar niet mee indien ze die meter niet willen, want dat vinden wij echt te gek voor woorden.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): We hebben de laatste jaren in deze commissie heel vaak discussies gevoerd over de digitale meter. Ik ben blij dat we toch min of meer een consensus hebben gevonden. Toen het decreet werd gestemd, was er geen enkele tegenstem. Wij hebben ons toen samen met sp.a onthouden omdat we er net zo lang over hebben kunnen discussiëren. Er zijn hoorzittingen gehouden en er werd met onze bemerkingen rekening gehouden. Ik vond dat een goed proces omdat het zo'n belangrijk element is om de energietransitie te kunnen realiseren. Wat dat betreft, denk ik dat we een goede wedstrijd aan het lopen zijn.

Toch wil ik een paar bemerkingen maken of dingen aanhalen waarover ik me zorgen maak. Net zoals de heer Bothuynne vind ik de digitale watermeter ook erg interessant. Ik denk dat de quick wins of snelle winsten daarbij groter zijn dan bij de andere digitale meters. Bij een digitale watermeter kun je het verbruik of veelgebruik snel detecteren. Dat zie je direct. Net als velen onder u krijg ik soms mails van mensen die een heel hoge waterfactuur hebben ontvangen, en dat heeft bijna altijd te maken met een lek waarvan ze niet op de hoogte waren en dat pas tijdens de opname van de meterstanden wordt vastgesteld. De digitale watermeter kan hiervoor een oplossing bieden, dus ik ben zeker vragende partij. Ik weet dat bepaalde watermaatschappijen daarmee bezig zijn, maar andere nog niet. Ik wil toch aandringen dat er daarrond een Vlaanderen-breed beleid wordt gevoerd. Ik ben het dus eens met de heer Bothuynne, en blijktbaar zijn we het vandaag heel erg vaak met elkaar eens. Wat corona al niet doet met een mens!

Ik ben ook blij om te horen dat de weigeringen heel beperkt zijn. Minder dan 1 procent. Ik wil u toch vragen, minister, om de manier waarop Fluvius daarmee omgaat te ondersteunen. Zij voeren natuurlijk uit wat de regering beslist, maar ik geef een voorbeeld van mensen die mij hierover hebben gecontacteerd. Aan een hoogbejaard iemand van 82 of 83 jaar, die in een oud huisje woont, een digitale meter opdringen zou ik echt niet doen. Je moet echter ook niemand afsluiten. Indien de weigeringen minder dan 1 procent bedragen, dan vind ik niet dat je te veel moeite moet doen om die mensen nog te overtuigen, want dan steek je veel energie in een beperkt aantal mensen en uiteindelijk zullen zij wel zwichten als ze zien wat de voordelen van een digitale meter zijn. Ik steun het beleid zoals het nu effectief op het terrein wordt gevoerd, maar dat wil ook zeggen dat die paar honderd mensen die het echt niet willen, niet moeten gedwongen worden om zo'n meter te laten installeren. Ze hebben vaak een reden om die te weigeren: ze zijn

heel oud of ziek of bezorgd over de straling. Ik steun dus het beleid zoals dat nu wordt gevoerd.

We moeten die digitale meters slim maken. Kunt u me zeggen welke quick wins er op stapel staan om de digitale meters slim te maken, want dat zal mensen die er nu nog tegen zijn echt kunnen overtuigen om zo'n meter wel te laten installeren?

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (sp-a): Ik wil even aansluiten op wat de heer Danen zegt. We hebben die discussie inderdaad heel lang gevoerd en ze is nog altijd niet voorbij, maar het beleid zoals het vandaag wordt gevoerd, is op zich logisch. We zijn er allemaal van overtuigd dat de digitale meter een stap kan zijn die ons toelaat om een stuk maatschappelijke meerwaarde te creëren, bijvoorbeeld door zuiniger en efficiënter verbruik. Om allerlei redenen is de meter voordelig, of dat nu uit klimaat-, milieu- of puur financiële overwegingen is.

Aan de andere kant denk ik – en ik wil daar toch nog eens op aandringen – dat we er ons toch bewust van moeten zijn dat diegene die moet betalen voor die digitale meter, de klant is, de energiekant. De eerste die zou moeten worden overtuigd van de reële meerwaarde, is ook die energiekant. Vandaag is het zo dat in vele gevallen die meerwaarde vrij beperkt, om niet te zeggen zeer beperkt, is. Een groot deel van de meerwaarde vandaag van het installeren van een digitale meter ligt bij diegenen die data verzamelen, bij diegenen die data moeten opnemen, bij distributienetbeheerders enzovoort. Daar is op zich niets mis mee. Maar wanneer we als overheid de klant verplichten om daarvoor te betalen, desnoods tegen zijn zin, desnoods als hij 90 jaar oud is, dan is daar een probleem qua communicatie, dan is daar een maatschappelijk probleem, want dat is niet onze job als overheid. Vandaag is slechts een zeer beperkt aantal mensen in staat om die meters slim te gebruiken, omdat ze een elektrisch voertuig hebben, of een warmtepomp of een thuisbatterij. Gezien dat een zeer kleine minderheid is, denk ik dat we ook de berekening van de VREG van de maatschappelijke meerwaarde toch met een minimum aan objectieve nuchterheid moeten bekijken, wetend dat dit een theoretische potentiële meerwaarde is en dat er nog veel werk aan de winkel is om die ook te realiseren. De eerste stap zal toch moeten zijn dat we klanten ervan overtuigen dat er voor hen ook een echte meerwaarde in zit, want door alleen maar naar het schermje van het verbruik te kijken, vermindert dat natuurlijk niet. U mag die meter bij mij komen installeren. Ik heb er nog geen. Maar ik denk niet dat die meter op zich mijn gebruik gaat verminderen, laat dat klaar en duidelijk zijn.

Dus communicatief denk ik dat we toch nog een hele weg te gaan hebben vooraleer we de snelheid kunnen opdrijven en de meerkost voor die gezinnen kunnen verantwoorden. Daar ligt toch de sleutel voor de aanvaarding, dunkt mij.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Dank u wel. Het is inderdaad een interessante vraag, omdat die de discussie weer een beetje losmaakt van wat we in de vorige legislatuur, na lange hoorzittingen en discussies, hebben kunnen uitspitten. Ik stel me soms de volgende vraag. Onlangs werd de analoge radio geschrapt en moesten we overstappen naar een ander systeem, de digitale radio. We kregen daar allemaal berichten van. Dat gold voor iedereen, dat gold ook voor oude mensen van 90 jaar. Op een bepaald ogenblik heeft Telenet zijn box aangepast. De mensen hebben zich aangepast en zijn een andere box gaan halen om nog verder naar televisie te kunnen kijken. Dat zijn allemaal zaken waarover geen discussie bestaat. Dat verloopt rimpelloos. Nu wordt gezegd dat het vervangen van de mechanische meter door een digitale meter tot protesten zal leiden bij oudere mensen. Dat denk ik niet. Ik denk dat dat een beetje het dramatiseren is van het verhaal. Wat je wel ziet, is dat de weigeringen eerder zitten bij de mensen die PV-

installaties hebben, zeker bij mensen die PV-installaties hebben van voor 2015 en die hun PV-installaties overgedimensioneerd hebben, omdat zij vrezen dat ze nadelen zullen ondervinden door het nieuwe tarief dat de regulator voorstelt, maar dat nog niet verplicht is. Want je zit nog altijd met een systeem waarbij je een digitale meter kunt terugdraaien en perfect kunt laten werken. Men meet wat bruto geconsumeerd wordt en men trekt af wat netto geïnjecteerd wordt. Ik denk dus dat we dat ook niet moeten overdrijven. Ik herhaal: het mooiste voorbeeld was die analoge radio. Dat is rimpelloos verlopen. Ik denk niet dat mensen plotseling niet meer naar de radio luisteren.

U zegt dan: zolang ze niet slim gemaakt zijn – en dat is niet de taak van Fluvius – kan men er niets mee doen. Collega Tobback zegt zelf dat hij niet inziet hoe zijn verbruik daardoor zou verminderen. Ik wel. Ik denk dat dat juist de uitdaging is. Heel weinig mensen doen de moeite om die grafieken te downloaden – wat nochtans heel gemakkelijk is. Ze zouden wel eens versteld kunnen staan. Ik heb dat zelf gedaan. Ik heb dus inderdaad een digitale meter. Ik heb geen zonnepanelen maar wel een digitale meter ondertussen. Ik stond versteld om bijvoorbeeld te zien dat mijn stil verbruik 50 procent is van mijn totaal verbruik. Met stil verbruik bedoel ik het volgende: ik lig 's nachts in mijn bed, iedereen slaapt, en toch verbruik ik. Enkel nog maar daar iets mee doen, dat zijn van die kleine besparingen die heel gemakkelijk de meerkost kunnen compenseren, zelfs nog veel meer. Ik denk dat dat dus heel nuttige data kunnen zijn, zelfs zonder die slimme applicaties.

Zullen alle mensen die gebruiken? Neen, waarschijnlijk niet. We hebben een uitzondering gemaakt voor één groep. Dat staat ook in het decreet. Het gaat over mensen die last hebben van elektromagnetische straling, die elektrosensitief zijn. We wachten tot er bij de volgende aanbesteding een bekabelde uitvoering is. En als die bekabelde uitvoering er niet komt, wordt die niet geplaatst.

Minister, ik heb momenteel twee bezorgheden. Ten eerste, wat betreft de link met de watermeter. Ik zou heel graag een digitale watermeter hebben, want dat geeft soms gigantische voordelen. Een wc die blijft doorlopen, een boiler die blijft lekken enzovoort, dat zijn verliezen die oplopen tot heel veel kubieke meters. Met een watermeter zouden die heel gemakkelijk kunnen worden gedetecteerd. Ten tweede, maak ik mij, zoals collega Bothuyne, ook zorgen over de manier van aanpak van aanbesteden van Fluvius. Fluvius trekt naar aannemers klasse 8, terwijl ook heel wat kleinere aannemers dat perfect zouden kunnen, kwalitatief minstens even goed als de hele grote jongens. Maar dan moet je natuurlijk wel wat soepeler zijn qua betalingsvoorwaarden, moet je wat soepeler zijn voor alle randmodaliteiten, zoals bankwaarborg. Ik heb de mensen van Fluvius daarover al verschillende keren aangesproken.

Minister, u kunt dat niet opleggen, u kunt dat niet verplichten. Maar via 'shaming and blaming' kunt u Fluvius wel heel duidelijk maken dat ze niet alleen naar de grote aannemers mogen kijken en dat er heel veel kleine aannemers zijn die dat werk ook perfect kunnen doen.

De voorzitter: De heer Pieters heeft het woord.

Leo Pieters (Vlaams Belang): Ik treed collega Gryffroy daarin bij. Ik heb dat eerder ook al zo aangegeven aan de minister. De digitale meter wordt momenteel standaard draadloos aangeboden aan de consument. Het moet mogelijk zijn om nu al aan te geven dat die ook met bedrading verkrijgbaar is en op die manier ook kan worden aangesloten. Ik wil er graag de aandacht op vestigen dat men het binnenklimaat van een huis zo installeert dat men daarvan de minste hinder zou kunnen ondervinden. Een bekabelde digitale meter moet dus zeker kunnen.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhal Demir: Voorzitter, collega's, ik dank jullie voor jullie aanvullende tussenkomsten.

Fluvius zal een beroep doen op beschikbare technici in Vlaanderen. Dit zal niet enkel met de grote aannemers kunnen gebeuren. Ik vraag dat Fluvius, uiteraard binnen het kader van de wet op de overheidsopdrachten, rekening houdt met het potentieel van de vele kleinere, maar goede Vlaamse aannemers. Ik wil daarover in overleg gaan met Fluvius.

De optie van de combinatie van de digitale energiemeter met de digitale watermeter werd niet opgenomen in de kosten-batenanalyse. Ik heb de betrokken maatschappijen wel gevraagd om dat maximaal te bekijken en de eventuele hinderpalen aan te duiden, zodat we dit vanuit het kabinet kunnen bekijken. Ik zal dit terug opnemen, naar aanleiding van de tussenkomsten van verschillende collega's hier.

De verplichting naar een digitale meter is een logische stap in de digitalisering en standaardisering. Bovendien verdwijnt de klassieke mechanische meter van de markt. Er zijn voordelen voor de consumenten. De cijfers wijzen uit dat slechts 1 procent van de consumenten weigert. Na tussenkomst van verschillende medewerkers van Fluvius geraakt de meerderheid van hen, namelijk 77 procent, toch overtuigd. De meesten zien daarvan het nut in nadat hen correcte informatie werd gegeven.

Voor alle duidelijkheid: ook afsluiting is voorzien in de wet die jullie hebben gestemd. Nu is dat echter geen prioriteit. We moeten dat zo lang mogelijk uitsluiten. Stap één is vooral informeren en overtuigen, en dat loopt nu met succes. Ik zal bij Fluvius opvragen wie de mensen zijn die alsnog weigeren, waarom ze dat doen en bij wie het is afgesloten. Waarschijnlijk gaat het om een heel klein groepje. Het afsluiten is wel voorzien door de wet, maar is niet de prioriteit.

Als er een probleem is van bestraling, dan wordt er voor deze doelgroep een aangepaste oplossing aangeboden, met respect voor oudere mensen. Ik zal navragen wie de mensen zijn die alsnog weigeren en waarom.

Wat de quick wins betreft, is het belangrijk om de verbruikers te overtuigen van de mogelijkheden. Het aflezen van de schermen is inderdaad nog maar weinig, maar het is een begin.

Zowel bij de verbruikers als bij de dienstverleners zal het bewustzijn en het aanbod ook groeien. Bij de sociale huisvesting staan bijvoorbeeld veel elektrische verwarmingen, zowel boilers voor warm water als accu's voor ruimteverwarming. Die kwetsbare doelgroep heeft een hoge elektriciteitsfactuur. Vandaag lopen bij de drie sociale huisvestingsmaatschappijen proeven om de factuur te verlagen.

Europa vraagt dat de consument actief kan deelnemen aan de markt. Het doel is dat de consument de voordelen van de hernieuwbare energie kan zien, waardoor de totale factuur voor de maatschappij en vooral voor zichzelf kan dalen.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

Robrecht Bothuyne (CD&V): Minister, dank voor uw antwoord. Collega's, dank voor uw bijkomende vragen. Het toont aan hoezeer dit onderwerp leeft. Minister, het is bijzonder belangrijk dat u het maximale doet om de baten bij de consument te brengen. De website en communicatieacties zijn alvast positief, maar het moet breder gaan dan dat. Ook mensen die hoogbejaard zijn, moeten we meekrijgen in de energietransitie en in de baten die dat kan opleveren.

Een samenwerking met seniorenverenigingen, Gezinsbond en anderen om de baten van het omgaan met digitale meters en het slim gebruik van onze energie te

zien, kan echt wel helpen om mensen mee te krijgen in de energietransitie en om de baten bij de Vlamingen te krijgen, daar waar wij willen dat ze terecht komen.

Voor de slimme of digitale watermeter zou op basis van een kosten-batenanalyse toch nog moeten worden geprobeerd om de synergie te realiseren. Ik heb genoteerd dat u dat zult opnemen met zowel de bedrijven uit de watersector als met Fluvius. We komen hier ongetwijfeld later op terug, maar ik geloof dat hier ook nog wel wat voordelen zitten voor Vlaanderen om daar geconcentreerd mee te werken en mee aan de slag te gaan.

Minister, tot slot bedank ik u om met Fluvius in overleg te gaan om ook onze Vlaamse aannemers maximaal kansen te geven om in te gaan op deze overheidsopdrachten. De plaatsing van digitale meters is een bijzonder belangrijke zaak, en daar zitten heel wat economische opportuniteiten in die we niet mogen laten liggen, zeker niet in coronatijden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bruno Tobbacq aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, over het misbruik van de vergoeding voor de water- en energiefactuur voor personen in tijdelijke werkloosheid – 2025 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Carina Van Cauwer

De voorzitter: De heer Tobbacq heeft het woord.

Bruno Tobbacq (sp-a): Dit zal een korte vraag zijn, want ze zou ook passen in een algemene coronagedachtewisseling. Maar aangezien we die niet meer hebben, leek dit mij de snelste manier.

Minister, er is zeer terecht een tegemoetkoming van de Vlaamse Regering voor de water- en energiefactuur voor personen die vanwege de crisis worden geconfronteerd met tijdelijke werkloosheid. Proficiat daarvoor, we hebben dat allemaal samen mee goedgekeurd. Dat is een zeer goede maatregel.

Je zou dan ook niet denken dat iemand zou overwegen om daar misbruik van te maken. En ik had daar ook niet aan gedacht. Maar ik hoor allerlei geruchten waaruit blijkt dat er toch een systeem bestaat waar sommigen gebruik van maken: één dag tijdelijke werkloosheid volstaat immers om de hele tegemoetkoming te kunnen aanvragen. Naar wat men mij zegt gebeurt dat ook. Ik vind dat hemelstergend als dat waar is, maar ik had in de eerste plaats graag van u geweten of men zich bewust is van het bestaan van dit soort praktijken. Bestaan ze daadwerkelijk of is het een gerucht? Kunt u zeggen hoeveel het er zijn, en zijn er eventueel maatregelen mogelijk om dit misbruik te stoppen of onmogelijk te maken? Ik dank u.

De voorzitter: Minister Demir heeft het woord.

Minister Zuhail Demir: We hebben er inderdaad voor gekozen om voor de korte weg te gaan. Wij hebben met de organisaties die de uitbetalingen doen afgesproken dat zij alle informatie van tijdelijke werkloosheid aan ons bezorgen tegen eind april, zodat we tegen half mei kunnen uitbetalen. Het was de bedoeling om dat snel te doen, vandaar dat wij ervoor hebben gekozen om niet uit te gaan van mogelijk misbruik.

Daarom werd er afgesproken om vanaf één dag technische werkloosheid tot uitbetaling over te gaan. Stel dat we zouden zeggen dat mensen twee of drie weken technisch werkloos moeten zijn om een energiepremie te krijgen, dan zou de

uitbetaling pas voor september of oktober zijn, omdat de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (RVA) pas in augustus de gegevens kan controleren.

Nu, als daar misbruiken zijn vind ik dat een dikke schande. Ik zie ook dat het federaal niveau zegt dat de frauduleuze gevallen kunnen worden gemeld aan de RVA. Dus als er vermoedens zijn dat werkgevers daar misbruik van maken, kan dat worden gemeld en kan de RVA dat ook nagaan. Maar in elk geval hebben wij die regelgeving goedgekeurd, en we hebben ook vrij snel na de uitbraak beslist om in een tussenkomst te voorzien voor mensen die geconfronteerd worden met minder loon. Ik zou niet in de plaats willen staan van heel wat van die technisch werklozen die het ineens met veel minder moeten doen.

Maar ik mag ervan uitgaan dat de meeste werkgevers toch van goede wil zijn, en dat men daar niet van gaat profiteren door mensen voor één dag op technische werkloosheid te zetten. Als dat wel het geval is of als er vermoedens zijn, meld dat dan aan de RVA. Dan kunnen zij ook overgaan tot controle.

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (sp·a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ten gronde zijn we het niet oneens. Ik juich het systeem van solidaire tussenkomst in de energierekening voor tijdelijk werklozen uiteraard toe. Ik vind het zeer goed dat men daar zo snel en zo alert mogelijk op probeert te reageren en dat men uitbetalingen niet probeert uit te stellen tot het de moeite niet meer is voor de mensen die dat het meest nodig hebben. Daar ben ik het helemaal mee eens.

Aan de andere kant zou het wel nuttig zijn – als men solidariteit wil hebben – ook te garanderen dat die correct gebruikt wordt en om niet te wachten tot men daar links en rechts aangiften van krijgt. Ik heb daar ook geen voorbeelden of namen van, voor alle duidelijkheid. Maar als het voldoende is om één dag tijdelijk of technisch werkloos te zijn om een volledige vergoeding te krijgen, dan is het nuttig om te kijken of er geen gat in het systeem zit, dat efficiënter kan worden gedicht dan achteraf naar fraudegevallen op zoek te moeten gaan.

Al degenen die solidair zijn en degenen die een beroep doen op die solidariteit, zouden graag willen dat het een waterdicht systeem is, zodat niemand zich daar slecht bij moet voelen. Dat is zeker in deze tijden doodzonde als dat gebeurt. Ik begrijp dat u de discussie ernstig neemt en ik wacht af wat er verder in de praktijk gebeurt.

Als er cijfers zijn, zou ik die graag krijgen, zodat het parlement ze kan inkijken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.