

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2000-2001

14 juni 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Miel Verrijken tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, over het standpunt van de minister-president ten aanzien van de plannen van federaal staatssecretaris Deleuze om windmolens te plaatsen voor de Vlaamse kust

Met redenen omklede motie

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), de pre-BAM, het Antwerps Masterplan en het Vlaams Mobiliteitsplan

Met redenen omklede motie

Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de realisatie van de Kyotodoelstellingen in Vlaanderen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 14 juni 2001

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.14 uur.*

Interpellatie van de heer Miel Verrijken tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, over het standpunt van de minister-president ten aanzien van de plannen van federaal staatssecretaris Deleuze om windmolens te plaatsen voor de Vlaamse kust

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Verrijken tot de heer Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, over het standpunt van de minister-president ten aanzien van de plannen van federaal staatssecretaris Deleuze om windmolens te plaatsen voor de Vlaamse kust.

Minister Stevaert zal in de plaats van minister-president Dewael antwoorden.

De heer Verrijken heeft het woord.

De heer Miel Verrijken : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, verscheidene actoren in de Vlaamse Gemeenschap, zowel economische als andere, zijn opgeschrikt door een lapidaire uitspraak van de staatssecretaris van Energie van de federale regering Deleuze over zijn bedoeling, of schijnbare beslissing, om windmolens voor energieproductie te plaatsen tussen Wenduine en Knokke. Dat zijn bijzonder gevoelige plaatsen in Vlaanderen. Mijn interpellatie gaat over de wijze waarop hij dat wil doen, en over wat daarover vanuit Vlaams standpunt kan worden opgemerkt.

Er zijn verschillende aspecten, waarvan het eerste en belangrijkste de duidelijk Vlaamse bevoegdheid

is. Nieuwe energiebronnen staan uitdrukkelijk vermeld in de wet van 1980. Maar zelfs als het een federale aangelegenheid zou zijn, stoot het initiatief van alle kanten op Vlaamse bevoegdheden. Ik zet ze voor u op een rij.

De eerste Vlaamse bevoegdheid waarmee dit botst, is het toerisme. Het is ronduit crimineel om die molens te plaatsen op tien kilometer van de stranden van de drukbezochte badplaatsen van Wenduine tot Knokke. Ik wil niet te ver ingaan op de technische kant van de zaak, maar enkele dagen geleden hoorde ik heel toevallig op de televisie de voorzitter van de Duitse elektriciteitscentrales. Hij zei dat er twee technieken zijn. Ofwel worden er turbines gezet op het vasteland, wat een enorm energieverlies met zich meebrengt, ofwel zet men ze ter plaatse.

Ter plaatse, in dit geval dus op tien kilometer van de kust, is een opstelling die 150 dagen per jaar kan storen. Dat zegt ook de heer Deleuze zelf. Vanzelfsprekend vallen die 150 dagen vooral in de periode waarin de mensen van de kust hun geld moeten verdienen met het toerisme. Het zal niet in november zijn, maar van juni tot augustus op heldere dagen. Dat kan het toerisme nekken. Er zijn immers zeer veel concurrerende stranden in Europa. Het is eenvoudig een barbaarse afscherming, een soort van Atlantikwal.

Wie zijn kost moet verdienen in de visserij, ziet die turbines als een dodelijk gevaar. De tong, economisch gezien de interessantste vis, schiet kuit op tien tot vijftien kilometer van de kust. Dit betekent dus de totale uitroeiing van het tongbestand, nochtans een beschermde, precieuze, dure, en dus voor de visvangst lucratieve vissoort. De visserij is een louter Vlaamse bevoegdheid.

Veel belangrijker nog, hoe essentieel de visvangst ook is, is het heilige principe van de toegang tot de havens, dat zo oud is als het mare librum van Hugo

Verrijken

de Groot. De nijverige Nederlanders hebben het mare librum uitgevonden als eerste liberaal gedachtegoed, lang voor de The Wealth of Nations, en tegen de wil in van al die godgegeven koningen die de zeeën en oceanen wilden verdelen als een taart.

Als toegift is toch nog het principe aanvaard van de territoriale wateren. Die hebben echter niets te maken met de territoriale heerschappij van een staat. Een eerste bewijs daarvan is die vrije toegang tot de havens. Als iemand met vijandige bedoelingen naar Brussel wil komen, dan kan die aan de grens worden tegengehouden. Een schip kan men echter niet tegenhouden.

Het gaat hier over een half dozijn essentiële Europese havens. Niet alleen Zeebrugge, het troetelkind van de Vlaamse regering, maar ook Antwerpen, Gent, Vlissingen, en Terneuzen zijn in zekere zin afhankelijk van het capricieuze maar dierbare Schelde-estuarium. Niemand van uw staf zal kunnen zeggen hoe het zal aflopen. We hebben een laboratorium voor zeeonderzoek in Deurne bij Antwerpen, maar niemand kan voorspellen wat zo'n betonnen Atlantikwal op tien kilometer van de kust teweegbrengt. Het waait daar, weet u ; vaar er maar eens naartoe in de winter. De heer Deleuze is een naïeve groene jongen.

Het belangrijkste aspect treft ons allemaal, ook u mijnheer de minister, op een gevoelige plaats, namelijk de moeizame opbouw van de vogelbescherming in Vlaanderen. Als die plannen doorgaan zal de internationaal gekende en bekroonde verwezenlijking van het Zwin herleid worden tot een dorre vlakte. De torens die men wil plaatsen tot aan Knokke op tien kilometer van de kust, zijn de guillotines van de vogels. Op het onbenullig kleine wingebied op de pier van Zeebrugge, waar de molens in de richting van de vogels staan, dus niet eens als een barrage, zijn er dagelijks tientallen slachtoffers onder de vogels.

Wat moet het dan worden in het voorgebied van het zo succesvolle Zwin ? Ik zal niet al die soorten opnoemen van zeevogels die niet doordringen tot in Limburg, maar op hun weg naar Scandinavië voedsel komen zoeken op de stranden. Ze komen van de Waddeneilanden over Holland naar het Zwin om te eten en uit te rusten, en vliegen zich dood tegen de Atlantikwal van de heer Deleuze. Dat zou het einde betekenen van het Zwin in zijn huidige vorm.

Mensen die zich hier op Europees niveau mee bezighouden, zijn zich sterk van deze problemen bewust. In Denemarken wordt er rekening mee gehouden op een wetenschappelijke manier. Men zal dus nooit kiezen voor een opstelling parallel met de kust. Als Vlaanderen, of desnoods België, een beslissing neemt in die zin, dan moet het gaan om geïsoleerde eilanden, langwerpig uitgestrekt in de richting van de zee. Dat is precies het tegengestelde van wat nu wordt gepland.

Ik weet dat u moeilijk te overtuigen bent. Te elfder ure heb ik vernomen dat u zelfs het plan koestert om heel Vlaanderen vol te zetten met zulke molens, langs de autowegen. Dat zal het einde betekenen van alle mogelijke ornithologische inspanningen in Vlaanderen.

Er is nog veel meer. We weten ook dat dit een heel dure oplossing is. Het kost minstens viermaal de prijs van de normale elektriciteitsproductie. Men probeert echter krampachtig bronnen als wind en zo te gebruiken. Dat is natuurlijk sympathiek, maar de voorzitter van de Duitse elektriciteitsbedrijven, die wel zal weten waarover hij spreekt, zegt dat het geen toekomst heeft. Dat geldt overigens ook voor de zogenaamde witte energie, die is veel ernstiger, veel ouder en de ervaring ermee dus veel groter.

Dat kan allemaal niet in een moderne industrie. Er is een enorme energienood en steeds meer mensen zullen steeds meer energie behoeven. Dat is nu eenmaal een feit. U zult Zeebrugge, Antwerpen, Terneuzen, Vlissingen en Gent in zekere mate in gevaar brengen. Dat is geen illusie.

U bent – net zoals alle politici – een leerling-tovenaar. Zelfs technici kunnen niet voorspellen wat een strook van Wenduine tot Knokke zal betekenen voor de verzanding van het Schelde-estuarium.

Dit project schaadt vier Vlaamse belangen. Een daarvan is het toerisme dat voor West-Vlaanderen essentieel is. Het enige wat de Vlamingen aantrekt in de zee, is het uitzicht op die eindeloze zee. Die molens zullen een borstwering vormen.

Ik vraag nog voor een laatste punt uw aandacht, mijnheer de minister. Ik verneem van zeer bekwaame mensen dat dit de reddingswerken in gevaar zal brengen. Het Schelde-estuarium is een boeiend, maar gevaarlijk punt. Vorig jaar nog is er een ervaren jachtvaarder verdronken. Er zijn altijd onvoorzichtige mensen. Wat zal er gebeuren als er vanuit Blankenberge hulp moet worden geboden aan de andere kant van de barrière ? Er zullen ook kolken zijn, wat uitermate gevaarlijk kan zijn bij reddings-

Verrijken

werken. Elk jaar komen kleine bootjes in nood voor onze kust.

Dit project verminkt onze kust. Ik weet dat u bondgenoot bent van staatssecretaris Deleuze, omdat u langs de autowegen ook windmolens wilt zetten. U kunt zoveel molens plaatsen als u wilt, maar ze zijn te duur en ze deugen niet. Dat weet u ook !

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, het koninklijk besluit van 20 december 2000 biedt de wettelijke grondslag voor het optreden van de federale staatssecretaris. Het geeft uitvoering aan artikel 6 van de federale Elektriciteitswet van 29 april 1999. Dit artikel stelt dat de federale minister, op voorstel van de CREG, domeinconcessies voor een hernieuwbare duur van maximum dertig jaar kan verlenen voor de bouw en exploitatie van windparken in zeegebieden waarin België rechtsmacht kan uitoefenen overeenkomstig het internationaal zeerecht.

Bij koninklijk besluit worden de voorwaarden en de procedure voor de toekenning van de concessies vastgelegd. In het bijzonder gaat het om drie zaken. Ten eerste, de beperkingen die moeten vermijden dat de bouw of de exploitatie van de offshore-windparken het gebruik van reguliere scheepvaartroutes, de zeevisserij of het wetenschappelijk zeeonderzoek in overdreven mate zouden hinderen. Ten tweede, de maatregelen die moeten worden genomen voor de bescherming en het behoud van het mariene milieu, overeenkomstig de bepalingen van de wet van 20 januari 1999. Ten derde, de technische voorschriften waaraan de kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen moeten beantwoorden.

Een belangrijk beoordelingscriterium bij de behandeling van de concessieaanvragen dat in het koninklijk besluit is ingeschreven, is de invloed van de installatie op de toegestane activiteiten in de zeegebieden krachtens een andere wetgeving of reglementering. Volgens de Vlaamse regering houdt de federale wetgeving voldoende garanties in om bij de toewijzing van de domeinconcessies maximaal rekening te kunnen houden met de aspecten van havenpolitiek, visvangst, natuurbeheer en -bescherming.

Zoals u ongetwijfeld weet, is de Vlaamse regering de uitbouw van hernieuwbare energie zeer gene-

gen. Ze heeft zichzelf daarbij ambitieuze doelstellingen opgelegd. Ik stel vast dat er een groot maatschappelijk draagvlak bestaat voor groene stroom, maar dat de weerstand tegenover concrete projecten nog vrij groot is. Dit lijkt mij eerder een vrees voor het onbekende.

Ik heb de kans gehad om verschillende windmolenparken te gaan bezoeken in Denemarken, waaronder ook een offshore-windpark. Bij het ontvouwen van de plannen voor deze windprojecten zijn ook doemscenario's voor onder meer het vogelbestand gelanceerd. Uit de contacten in Denemarken heb ik kunnen leren dat er weinig negatieve effecten bestaan. Ik heb zelf kunnen vaststellen dat de vogels feilloos tussen de verschillende windmolens door vliegen. Radarstudies in Denemarken tonen aan dat wanneer het om een windturbine van 2 megawatt gaat, de vogels doorgaans hun vliegroute aanpassen en op een afstand van 100 of 200 meter boven of naast de molen passeren.

Wat de impact op de getijden en visserij betreft, moet men er rekening mee houden dat elke windturbine aparte funderingen zal hebben en dat de turbines op een afstand van 350 tot 560 meter van elkaar zullen staan.

Uit andere Deense studies die werden uitgevoerd op de Deense offshore-windparken blijkt dat deze een verhoging van het visbestand teweegbrengen. Dit is te danken aan de funderingen van de turbines, die dienst doen als artificieel steenrif. Er groeien mosselen op en de flora en fauna in het gebied kennen over het algemeen een aanzienlijke groei in variatie.

Tijdens mijn bezoek aan Denemarken heb ik ook geleerd dat men voor windmolenprojecten moet kunnen steunen op een breed maatschappelijk draagvlak. De lokale bevolking moet zeer nauw bij het project betrokken worden. In Denemarken gaat men zelfs zo ver om de bevolking financieel mee te laten participeren. Ook hier in Vlaanderen, bijvoorbeeld in Eeklo, zijn er al projecten gestart waarin de bevolking zelf participeert. Daarbij kon worden vastgesteld dat er weinig weerstand was van de bevolking of het gemeentebestuur. Verder heb ik nota genomen van de verklaring van gouverneur Breyne in de provincieraad van West-Vlaanderen. Daarin stelt hij dat de burgemeesters van de betrokken gemeenten en hun buurgemeenten aan de oostkust niet negatief staan tegenover windmolens. Dat is bemoedigend.

We moeten met een open geest de voorliggende projecten evalueren. Dit is een zeer complex dos-

Stevaert

sier dat zorgvuldig moet worden bestudeerd omdat het raakvlakken heeft met verschillende maatschappelijke aandachtspunten. Het onderzoek van de aanvragen moet zeer grondig gebeuren om het maatschappelijk draagvlak te vrijwaren. De procedure omvat zowel een economische procedure als een milieu-effectenonderzoek, welke naar verwachting nog meer dan twee jaar in beslag kan nemen. Intussen kan een breed maatschappelijk debat worden gevoerd waarbij iedereen wordt betrokken.

De Vlaamse regering is vanuit haar adviesbevoegdheid reeds van nabij betrokken bij dit dossier. Ze zal het nodige doen om de belangen van Vlaanderen op de diverse terreinen veilig te stellen. De Vlaamse regering betwist de bevoegdheid van de federale regering niet om domeinconcessies af te leveren voor windmolenparken in zeegebieden waarvoor België rechtsbevoegdheid kan uitoefenen. De rechtsleer is inderdaad genuanceerd over het statuut van de territoriale zee, maar volgens de Raad van State hebben de gewesten geen deel in de soevereiniteit die de staat uitoefent over de territoriale zee. Een uitzondering is als er uitdrukkelijk afwijkende wetsbepalingen zijn. In dit geval is artikel 6 van de reeds vermelde elektriciteitswet zeer duidelijk over de bevoegdheid van de federale overheid.

Het is mijn overtuiging dat potentiële projectpromotoren niet gebaat zijn met rechtsonduidelijkheid terzake. Deze rechtsonduidelijkheid zou aldus de verdere uitbouw van milieuvriendelijke energieproductie belemmeren, wat een ontwikkeling zou betekenen die de Vlaamse regering niet wenst.

De Vlaamse regering heeft er dan ook voor geopend constructief mee te werken om offshore-windparken in België een kans te geven. Het Vlaams Gewest beschikt trouwens nog over voldoende instrumenten om zijn belangen veilig te stellen. Het zal immers de nodige vergunningen moeten afleveren om de nodige bouwwerken en aansluitingen op onbetwist Vlaams grondgebied te kunnen oprichten.

De voorzitter : De heer Verrijken heeft het woord.

De heer Miel Verrijken : Mijnheer de minister, we moeten toch ernstig blijven. U weet toch dat België het verdrag inzake de territoriale wateren nooit heeft ondertekend. België is dus op dat vlak rechteloos.

Stel u een schip in nood voor ter hoogte van Knokke dat enkel de diepzeehaven van Zeebrugge kan bereiken. Daar staat u dan met uw muur. We zitten hier niet aan de Semois waar federaal staatssecretaris Deleuze misschien graag vertoeft. We spreken hier over beton op een diepte van 50 meter en een kustafstand van 10 kilometer.

Nu gaat u aan de Vlamingen vertellen dat men mosselen gaat oogsten op 10 kilometer van de kust, mosselen die zich zouden hebben vastgezet op 50 meter diep gelegen beton. Hebt u al eens een mosselbank van nabij bekeken ? Die mosselen liggen daar braaf te wachten op een diepte van amper 5 centimeter. U stelt het amusant voor, maar dit is allesbehalve economisch. Vergeet ook niet dat de mosselenmaanden de wintermaanden zijn.

Minister Steve Stevaert : Ik heb niet gezegd dat ik daar mosselen zou halen.

De heer Miel Verrijken : Maar u bent wel tevreden dat ze daar groeien.

Minister Steve Stevaert : In deze tijd van het jaar denk ik alleen aan maatjes, en daarbij denk ik niet aan u. (*Gelach*)

De heer Miel Verrijken : Het spijt me dat u mij met een mossel vergelijkt, maar het is dan wel een mossel met een agressieve baard.

Als in een vrijemarkteconomie gesproken wordt over een dier dat geogst kan worden, dan is dat in economische termen. Ik kan me voorstellen dat dit ver van uw gedachtenwereld verwijderd is, maar wij denken dan bijvoorbeeld aan de kostprijs van het oogsten van mosselen op een diepte van 50 meter en op een afstand van 10 kilometer. Het is precies dat instinct – het instinct om de natuur tot een economisch gegeven te herleiden – dat de Europeanen zo ver heeft gebracht.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heren Verrijken en Verougstraete werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), de pre-BAM, het Antwerps Masterplan en het Vlaams Mobiliteitsplan

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), de pre-BAM, het Antwerps Masterplan en het Vlaams Mobiliteitsplan.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, recent brachten de SERV en de MINA-raad advies uit over het voorontwerp van decreet tot oprichting van een Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, beter gekend als de BAM. Bij die gelegenheid spraken beide adviesraden zich ook voor het eerst duidelijk uit over het Antwerps Masterplan Mobiliteit en de verschillende procedures en constructies – de BAM, het MIA, de tolheffing, de PPS en de alternatieve financiering – waarin dienaangaande is voorzien. De diverse deeladviezen variëren van uitermate kritisch – door de SERV – tot ronduit vernietigend – door de MINA-raad.

De Antwerpse gouverneur Paulus, de geestelijke vader van het Masterplan, schrok zich een hoedje van die negatieve reacties. Hij vond er dan niet beter op om in allerijl een pre-BAM op te richten, vol ambtenaren van het departement LIN en vol Antwerpse politici. Naar eigen zeggen kon hij niet wachten op de officiële BAM die pas in 2002 operationeel zal worden, omdat de Raad van State en zelfs het Vlaams Parlement nog hun inbreng moeten hebben.

De gouverneur wil onverwijld werk maken van het maatschappelijk debat dat de beide adviesraden met zoveel aandrang vragen en wil een nieuwe staten-generaal bijeenroepen om het overleg terstond op te starten. En passant wil de gouverneur ook nog eens vlug de Nederlandse overheid overtuigen

van het feit dat Antwerpen onmiddellijk 14 meter verdieping van de Schelde nodig heeft.

Hier rijst natuurlijk meteen de vraag in welke mate de gouverneur in deze aangelegenheid nog optreedt in opdracht van de minister van Mobiliteit of de Vlaamse regering. Het heeft er immers alle schijn van dat hij op zijn minst de beide adviezen niet erg aandachtig gelezen heeft, want in feite doet hij nu juist met veel overtuiging wat beide raden met scherpe bewoordingen aanklagen.

Voor de goede orde haal ik een tiental hoofdaccenten aan uit beide adviezen. Het Antwerps Masterplan moet worden ingebed in het langverwachte plan Duurzame Mobiliteit Vlaanderen, maar volgens de MINA-raad is het huidige Masterplan allesbehalve duurzaam.

In die zin zou van het Antwerps Mobiliteitsplan mogen worden verwacht dat het niet enkel oplossingen aanreikt voor het congestieprobleem, maar dat het een integrale aanpak biedt van alle problemen rond en om mobiliteit, inclusief economie, leefbaarheid en veiligheid. Dit wordt door de beide adviesraden gesteld.

Er is een totaal gemis aan inspraakmogelijkheden in het voorontwerp van decreet inzake de BAM : aan de besluitvorming over nieuwe infrastructuur dienen een geïntegreerde effectenbeoordeling en een kosten-batenanalyse vooraf te gaan waarbij ook ruimte is voor de afweging nieuwe infrastructuur of eventueel geen nieuwe infrastructuur. De MINA-raad verwijst terzake naar de leidraad voor de evaluatie van de opportuniteit van grote infrastructuurprojecten zoals werd voorgesteld door het Nederlands Centraal Planbureau.

Men hekelt de totale afwezigheid in het Masterplan van het aspect natuurafweging, natuurcompensaties of vogel- en habitatrichtlijnen – alsof we nog niets geleerd hebben van de farce van het Deurganckdok, aldus de MINA-raad.

Beide adviesraden duiden op het totale gemis aan juridische onderbouwing en samenhang van het hele Vlaamse mobiliteitsbeleid.

Er is een totaal gebrek aan afstemming met het federale beleid waarbij de SERV vooral de nadruk legt op de noodzakelijke goederenspoorinvesteringen die integraal deel zouden moeten uitmaken van het Antwerpse Masterplan.

Constructies zoals de BAM zouden vanuit het beginsel van een behoorlijk bestuur best vermeden

Malcorps

worden. De BAM is dan ook slechts als éénmalige noodgreep aanvaardbaar. Het actieterrein van de BAM dient strikt beperkt te blijven en de constructie is zeker niet voor herhaling vatbaar.

Een volgend punt : uitgaan van een verminderde overheidsinbreng voor mobiliteit als kerntaak van de overheid wordt als principe niet aanvaard door de SERV.

Het voorlaatste punt : er is een ruim maatschappelijk debat nodig over de inzet van prijsinstrumenten. Dan gaat het over de tolheffing, het rekeningrijden, de variabilisering van de autokosten en ook – zowel de MINA-raad als de SERV vernoemen dit uitdrukkelijk, ik kan er ook niets aan doen – over de kilometerheffing. De randvoorwaarden zijn in elk geval dat het inzetten van deze instrumenten niet alleen voor de Antwerpse regio kan worden bekeken, dat niet alleen financierende, maar in elk geval ook sturende, regulerende effecten moeten worden bekeken, en dat er een afstemming op de federale en Europese mobiliteits- en fiscale maatregelen nodig is.

Hiermee is naar mijn bescheiden mening meteen ook duidelijk dat het ruime maatschappelijke debat niet enkel kan worden gevoerd tussen Antwerpse schepenen, de Antwerpse MINA-raad en de Antwerpse middenstandsverenigingen, maar dat we een ruim debat op Vlaams niveau nodig hebben. Ik verwijs in dit verband naar een eerste ontwerp van het Vlaams Mobiliteitsplan dat me onder ogen is gekomen. Daarin pleit men ervoor om in de spits een tolcordon in te richten rond Antwerpen, Brussel en Gent. Die maatregel komt plots uit de lucht vallen. Als we over zaken als deze willen spreken, kunnen we het ruime debat niet ontwijken over welk soort financierende maatregelen we willen invoeren. Kiezen we voor het tolcordon, wat in Nederland ondertussen twee jaar geleden al werd verlaten, of praten we over rekeningrijden en een kilometerheffing ?

Ten laatste : PPS is meer dan enkel een financieringsinstrument. Naast alternatieve financiering kunnen ook doodgewone leningen worden gehanteerd, aldus de SERV.

Mijnheer de minister, ik kom tot mijn vragen aan u. U bent bevoegd voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid, het Antwerpse inbegrepen. Hoe reageert u op de scherpe kritiek van de beide adviesraden enerzijds en op de initiatieven van de Antwerpse provinciegouverneur anderzijds ? Is het niet aan te

raden de hele uitvoering van het Antwerps Masterplan te passen in het Vlaams Mobiliteitsplan, dat nu toch vrijwel afgerond is en deze maand nog zal worden ingediend in het parlement ?

Is het niet aan te raden de doelstellingen te verruimen tot de algemene duurzaamheidsdoelstellingen van het Vlaamse plan ? Vervolgens kan men het Masterplan zelf onderwerpen aan een geïntegreerde effectenbeoordeling volgens het schema dat werd voorgesteld door de MINA-raad, om vervolgens tot een onderbouwde en heldere besluitvorming te komen inzake de diverse deelprojecten.

Is het niet raadzaam het debat over de financiering van het Antwerpse, maar in feite het hele Vlaamse mobiliteitsplan te voeren op het niveau waar het thuishoort ? Dat is dus minstens het Vlaamse niveau, in overleg met het federale niveau. Is het niet beter dat men daar structurele keuzes maakt inzake de inzet van prijsinstrumenten, in plaats van dit ad hoc te doen voor één vervoersregio, met alle effecten van dien ?

Is het niet dringend tijd dat u zelf het voortouw neemt in het mobiliteitsdebat, ook op Antwerps niveau, door namens de Vlaamse regering duidelijkheid te scheppen over de randvoorwaarden, om vervolgens alle actoren op het terrein – provincie, stad, randgemeenten, haven, vervoersmaatschappijen, privé-bedrijven, sociaal en ecologisch middenveld, administratie – elk hun specifieke verantwoordelijkheid te laten opnemen ? Kunt u officieel meedelen of de pre-BAM of de nieuwe staten-generaal al dan niet officiële beslissingen kunnen nemen of formele en rechtsgeldige inspraakprocedures kunnen opzetten ?

Ik eindig met een bedenking. De jongste tijd wordt door de minister-president gesproken over een hele reeks belastingverlagingen. Op middellange termijn – net na deze zittingsperiode – zou er echter sprake zijn van het invoeren van tolcordons. In dat licht krijgen die verklaringen een wat negatieve bijklank. We moeten het hele verhaal vertellen, niet een deel ervan.

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Mevrouw de voorzitter, de interpellatie van de heer Malcorps verbaast me, maar niet helemaal.

Waarom ben ik verbaasd ? Reeds jaren kennen Antwerpen en omgeving een mobiliteitsprobleem. Dat weten we allemaal. Het probleem bestrijkt

Van Aperen

weliswaar een ruimer gebied, namelijk de economische driehoek van Vlaanderen, maar bij Antwerpen komt dit sterk tot uiting. Men zoekt al jaren naar een oplossing. Een grote meerderheid was het stilaan eens geworden over een mogelijke oplossing voor deze problematiek. Velen hebben de initiatieven van de gouverneur geprezen. Voor de eerste maal hadden vrijwel alle lagen van de bevolking immers inspraak in het ontwikkelen van een model dat in de toekomst die oplossing zou geven voor er sprake zou zijn van een stilstand.

We vinden dat men moet trachten de problemen zo dicht mogelijk bij de bron aan te pakken. Men heeft getracht het probleem van Antwerpen aan te pakken bij de bron, dus door en met Antwerpse mensen. Dat gebeurt op vraag van en – tenzij ik me vergis – onder toezicht van onze minister. Dat lijkt me de beste benadering van een probleem. Dat de minister de uiteindelijke bevoegdheid heeft en zal hebben werd nooit ontkend. Het is maar logisch dat de Vlaamse regering het laatste woord heeft als ze geld investeert. Ik vind het goed dat dit in Antwerpen gebeurt, en ik hoop dat dit ook elders gebeurt.

Natuurlijk zal dit moeilijker zijn in Brussel, omdat er sprake is van diverse gewesten met een gelijkaardige problematiek maar misschien met een andere zienswijze. Het is echter goed dat men lokaal oplossingen probeert voor te stellen die de totale mobiliteit in Vlaanderen kunnen bevorderen.

Mijnheer de minister, ik hoop dat u achter dit initiatief van de gouverneur van Antwerpen blijft staan, en dat u ook zult trachten andere provinciegouverneurs te bewegen tot het innemen van eenzelfde stelling. Ik zou het alleen maar toejuichen mochten de diverse gouverneurs, zeker die van aangrenzende provincies, ook met elkaar overleggen in het kader van een algemeen Vlaams mobiliteitsplan.

We weten allemaal dat het mobiliteitsplan dat wordt opgesteld voor de regio Antwerpen niet goedkoop is. Er moeten immers infrastructuurwerken gebeuren. Positief aan deze zaak is echter dat men dit niet louter infrastructureel bekijkt. Er zijn ook nog andere mogelijkheden die in overweging worden genomen. Dan heb ik het onder meer over de bevordering van het openbaar vervoer, die ook is opgenomen in dit stramen. Eindelijk krijgt men ook terzake voor Antwerpen eens een totaalbeeld, dat de heer Malcorps niet onmiddellijk ziet.

Ik heb de indruk dat de diverse Vlaamse adviesraden steeds huiverachtig staan tegenover nieuwe ideeën. Het doel ervan ontgaat hen enigszins. Ze krijgen er geen vat op en als ze niet zien hoe en ander zal moeten worden georganiseerd, beginnen ze paniekvoetbal te spelen. Men zou dit project een ernstige kans moeten geven, en het positief moeten benaderen. Mijnheer de minister, ik hoop dat u voor de noodzakelijke decretale grondslag zult zorgen om dit op korte termijn te realiseren.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, de heer Malcorps haalde een aantal pertinente opmerkingen aan uit het SERV-advies. Het lijkt me zinvol dat daar een antwoord op komt. Het is nu eenmaal de functie van adviesorganen om problemen te signaleren, alternatieven te formuleren en opmerkingen te maken. Men kan deze adviezen dus niet zomaar naast zich neerleggen.

De reactie van de gouverneur van Antwerpen heeft me enigszins de wenkbrauwen doen fronsen. Het is goed dat men voor de verwezenlijking van dit project overlegt met de lokale actoren, maar het is verbazingwekkend dat men dit overleg beperkt tot de stad, alsof de Antwerpse mobiliteitsproblematiek louter een stedelijke aangelegenheid zou zijn. Daardoor loopt men het gevaar belangrijke elementen uit het oog te verliezen. Ook met andere instanties, zoals de structuren van het SPRA, zou men kunnen overleggen. Die mensen zijn trouwens volop bezig met de mobiliteitsproblematiek. Ze bekijken niet alleen de stad, maar betrekken hier ook de omgeving rond Antwerpen bij. Met het SPRA heeft men natuurlijk alleen nog maar de Rechteroever betrokken. Ook met de Wase instanties moet er vanuit een positieve instelling overleg worden gepleegd, wil men een en ander goed uitdokteren en implementeren.

Ik fronste ook de wenkbrauwen toen ik de heer Malcorps hoorde zeggen dat hij inzage had gehad in een voorontwerp van het algemene Vlaamse mobiliteitsplan. Hij zei dat er sprake zou zijn van drie tolcordons, namelijk rond Antwerpen, Gent en Brussel. Is het juist dat de Vlaamse regering daaraan denkt, of heeft de heer Malcorps een verkeerd document gelezen? Het gaat alleszins in tegen wat de minister altijd heeft gezegd. Hij is de minister die belastingen afschaft, en die nooit zou voorstellen om belastingen te verhogen. Blijkbaar willen zijn diensten er nu toch een invoeren, hoewel ik de minister in het verleden altijd heb horen zeggen dat een tol in de Vlaamse wegeninfrastructuur ook

Caluwé

altijd sluijverkeer veroorzaakt, zodat de eigenlijke problematiek niet opgelost wordt.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de Antwerpse Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, de BAM, is opgevat als een uitvoeringsinstrument voor de realisatie van het Masterplan Antwerpen. Het voorontwerp van decreet beoogt de oprichting van een publiekrechtelijke vennootschap, en houdt in strikte zin geen verband met het Masterplan Antwerpen. Voor de realisatie van een ander Masterplan Antwerpen, zou dezelfde publiekrechtelijke structuur noodzakelijk geweest zijn.

Er moet dus een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen de discussie over de oprichting van een publiekrechtelijke maatschappij enerzijds, en de discussie over de gewenste mobiliteitsverhogende maatregelen anderzijds. Het Masterplan Antwerpen geeft aan wat er moet gebeuren om het mobiliteitsprobleem op te lossen. De oprichting van de BAM is een antwoord op de vraag hoe dat moet gebeuren.

De MINA-raad en de SERV hebben niettemin van de gelegenheid gebruik gemaakt om naast hun advies over de oprichting van de BAM, ook een advies uit te brengen over aspecten als het Masterplan Antwerpen, alternatieve financiering, PPS, enzovoort. Bij de bespreking van het voorontwerp van decreet in het parlement in het najaar zal ik uitgebreid ingaan op de adviezen van de SERV en van de MINA-raad. Op dit ogenblik wil ik er enkel aan herinneren dat de sluiting van de ring van Antwerpen opgenomen is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat goedgekeurd is na er een breed maatschappelijk debat.

De pre-BAM waar u naar verwijst, heeft geen enkel juridisch statuut en is een omschrijving die de lading niet dekt. Het is een ad hoc politiek overleg tussen de bevoegde leden van de Vlaamse regering, de gouverneur, en het college van burgemeester en schepenen. Zoals reeds gesteld, is de BAM een uitvoeringsinstrument, en geen beleidsbepalend element. De BAM is geen politiek overlegforum. De term pre-BAM als omschrijving voor het politiek overleg wekt verkeerdelijk de indruk dat de BAM een politiek overlegforum zal worden. Dat is niet correct, en ik wil de term pre-BAM dan ook niet in de mond nemen.

Het is dan ook duidelijk dat noch de zogenaamde pre-BAM, noch de staten-generaal formele en geldige inspraakprocedures kunnen organiseren. De inspraak wordt immers georganiseerd binnen de bestaande wetgeving op het vlak van onder andere ruimtelijke ordening en leefmilieu.

De gouverneur is echter zeer goed geplaatst om voorafgaandelijk informeel te peilen naar het draagvlak voor en de slaagkansen van sommige denksporen. Hij kan daarvoor een beroep doen op de zogenaamde staten-generaal. Het Vlaams Gewest hecht dan ook veel belang aan de verkennende gesprekken, die de gouverneur met de actoren op het terrein voert, aan de staten-generaal, en aan het politiek overleg met de gouverneur en met de leden van het college van burgemeester en schepenen. Ik hoop u hiermee voldoende te hebben ingelicht, in afwachting van de bespreking van het BAM-decreet in het najaar.

Ik wil graag ook ingaan op de opmerkingen van de twee andere sprekers. Het is inderdaad mijn bedoeling om ook andere gouverneurs opdrachten te geven. Ik ben bijzonder tevreden over de uitvoering van de opdracht die ik heb gegeven aan de gouverneur van Antwerpen. Indien ik daar een advies over zou gevraagd hebben aan de SERV, dan had die dat zeker negatief beoordeeld. Het was immers heel ongewoon dat een minister zo'n opdracht gaf aan een provinciegouverneur. Het is volgens mij echter een systeem dat tot realisaties kan leiden. In elk geval helpt het om de zaken te deblokken.

100 percent eensgezindheid bestaat niet, maar er ontstaat voor het eerst een zeer ruime consensus over de aanpak van de problemen in Antwerpen. Zowel in het schepencollege als in de Vlaamse regering hebben alle partijen zich achter het Masterplan Antwerpen geschaard. Dat is nieuw.

De heer Caluwé sprak over het Vlaams Mobiliteitsplan. Ik wil duidelijk onderlijnen dat dit nog niet het mobiliteitsplan van de Vlaamse regering is. De werkgroep onder leiding van secretaris-generaal Desmyter heeft beloofd dat zijn document hier voor het verlof overhandigd kan worden aan de leden van het parlement, zodat ze het tijdens het verlof grondig kunnen doornemen. Deze afspraak is gemaakt op aandringen van de heer Decaluwe. Ik hoop dat mijn vakantie dan niet verstoord zal worden door het ene bericht na het andere waarin staat dat het mijn mobiliteitsplan is.

Dit is nog lang niet mijn mobiliteitsplan. Het zal immers nog heel wat wegen moeten afleggen, en er

Stevaert

zal nog veel over gediscussieerd moeten worden. Ik zou geen democraat zijn, mocht ik er nu al standpunten over innemen. Ik wil het via het parlement en de andere geëigende wegen laten gaan. We zullen in het parlement, en in deze commissie in het bijzonder, alle nodige kansen krijgen om er zoveel mogelijk verbeteringen in aan te brengen.

Ik ben zeer blij dat u verwijst naar mij als de minister die de belastingen wil verlagen. Dat klopt namelijk. Het is mijn opdracht en bekommernis. Overal waar ik kom, probeer ik belastingen te verlagen of af te schaffen. Dat is een nobele doelstelling.

Over die tol is er echter een begripsverwarring. Tol is een financierende heffing, die soms kleine sturende bijeffecten kan hebben. Sturende heffingen wilde men bijvoorbeeld in Nederland invoeren. Nederland was daar aanvankelijk voor, en omdat wij achterstonden, zijn we er nu voor, terwijl Nederland dat pad alweer heeft verlaten.

Bovendien is het in Vlaanderen niet haalbaar omdat we geen hiërarchie van de wegen kennen. Laten we er dus niet op vooruit lopen. Mocht het in Vlaanderen tot een tolheffing komen, dan mag niet de indruk worden gegeven dat het een sturende heffing betreft. Het is een financierende heffing. Omdat er niet genoeg financiële middelen zijn, is er een vorm van belasting voor wie de infrastructuur gebruikt. De discussie daarover zullen we later voeren. Welke formules we daarbij moeten hanteren, en met welke redelijkheid, moet nog worden bekeken.

Er bestaat echter nog een andere vorm van tol, namelijk schaduwtol, die betaald wordt uit de algemene middelen, en in verband kan worden gebracht met PPS. Dat is echter maar één nieuwe gedachtegang. Er zullen er nog vele uit het parlement komen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Om de heer Van Aperen gerust te stellen : ik erken dat de gouverneur een belangrijke rol heeft gespeeld in het deblokken en het verkennen. Dat was nodig, en er is goed werk verricht. Er moet echter een onderscheid worden gemaakt tussen de noodzakelijke informele stappen, die misschien moesten worden gezet en nog moeten worden gezet, enerzijds en de formele besluitvormingsprocedures en adviesprocedures

anderzijds. De indruk mag niet worden gewekt dat het ene het andere vervangt.

De MINA-raad en de SERV maken terecht opmerkingen, die we niet zomaar naast ons mogen neerleggen, over het Vlaams Mobiliteitsplan, maar ook over het Antwerps mobiliteitsplan dat daar logischerwijs eigenlijk een onderdeel van moet zijn. De noodzakelijke besluitvormings- en adviesprocedures moeten doorlopen worden. We delen de zorg dat het op een officiële manier moet gebeuren. De minister stelt duidelijk dat de pre-BAM, de staten-generaal, enzovoort, allemaal hun nut hebben, en zeker kunnen bijdragen tot een oplossing van het probleem, maar niet in de plaats kunnen komen van de besluitvormingsprocedures. Daarrond hangt weleens wat mist.

Het hangt allemaal samen, de BAM, het Masterplan, de financieringsmogelijkheden, enzovoort. De SERV heeft ervoor gewaarschuwd dat een systeem van tolheffingen in Antwerpen kan zorgen voor de-lokalisatie-effecten. Mijnheer de minister, u zegt dat u louter voor een financieringsheffing kiest en sturende heffingen van de hand wijst.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Malcorps, ik heb dat niet gezegd. Ik heb proberen te verklaren dat er een verschil is tussen de begrippen. Vooraleer ik een keuze maak, wil ik de wetenschappers hun werk laten doen. Tol is per definitie geen sturend mechanisme. Het kan voor een klein deel sturend zijn. Rekeningrijden heeft tot doelstelling sturend te zijn. We hebben gezien hoever de sturende overheid in Nederland geraakt is.

De heer Johan Malcorps : In Nederland is er momenteel een beslissing van het kabinet om kilometerheffing echt in te voeren. Zo ver staan we hier nog lang niet.

Minister Steve Stevaert : Neen, het kabinet heeft eerst besloten rekeningrijden in te voeren, om dat daarna weer in te trekken.

De heer Johan Malcorps : Ik heb het over kilometerheffing.

Minister Steve Stevaert : De heer Desmyter moet hier eens duidelijk de verschillen tussen de begrippen uit de doeken komen doen. Dat is niet onbelangrijk.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, u hebt in het verleden al geantwoord op een vraag van de heer Jos De Meyer dat zonder tolheffing de uitvoering van het masterplan bij voorbaat uitge-

Malcorps

sloten is. Daarom ga ik ervan uit dat u aan een tol denkt, misschien een schaduwtol. Ik citeer even uit het ontwerp van het consortium : 'Een tolordon rond Antwerpen, Brussel en Gent is noodzakelijk om de toenemende congestie door vrachtwagens en personenwagens te beperken en om infrastructuurkosten te financieren'. Het heeft dus een sturend en financierend karakter. De SERV en de MINA-raad leggen er de nadruk op dat het sturend effect noodzakelijk is om het mobiliteitsprobleem op te lossen. We moeten de discussie dan ook diepgaand voeren, niet enkel op Antwerps niveau maar op het hele Vlaamse niveau.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik had van de minister geen ander antwoord verwacht. Als hij zich populair kan maken door ergens een belasting, die niet tot zijn bevoegdheid behoort, af te schaffen, dan is hij er als de kippen bij. Als het over zijn eigen bevoegdheden gaat en hij een minder populaire beslissing moet nemen, dan ontwijkt hij met een grote bocht het probleem. Zoals gezegd, ik had niets anders verwacht. Ik kondig aan dat we straks een motie zullen indienen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Mijnheer de minister, na uw antwoord zijn er bij mij twee vragen gerezen. We hebben inderdaad afgesproken om een Vlaams Mobiliteitsplan in de commissie te bespreken. In het regeerakkoord staat : 'Uiterlijk tegen het voorjaar van 2001 zal de regering daartoe een geïntegreerd mobiliteitsplan 'Duurzame Mobiliteit in Vlaanderen' aan het parlement voorleggen dat de mobiliteit wil beheersen'. Is dat plan van de heer Desmyter een plan van de regering of niet ? We moeten daar in de commissie duidelijkheid over krijgen.

Het is u niet onbekend dat ik in de Commissie voor Financiën – omwille van mijn constructief meewerken aan het uitbouwen van een PPS – geprobeerd heb om een resolutie te laten goedkeuren. Dat hoefde zagezegd niet omdat er binnen de kortste keren een instrument voor zou worden ontwikkeld. Dat is er twee jaar later nog niet. Dit is op zijn minst een hiaat in het hele probleem. PPS is een van de belangrijke instrumenten van deze regering.

Mijnheer de minister, ik wil u het boek 'Fiscaliteit 2000' schenken. Het dateert van 1990. U zult daar enkele dingen in lezen, waarover u het zelf hebt gehad. We kunnen mooie uiteenzettingen krijgen

over wat sturende en financierende heffingen zijn, maar daar mag het niet bij blijven. In dat boek staat dat elke belasting begint met een vorm van heffing. Over de geschiedenis is een belasting steeds ontstaan uit een toegewezen heffing. Ik wil daarmee zeggen dat een heffing eigenlijk een belasting is. Of u nu kiest voor een financierende of sturende heffing of voor schaduwtol, het gaat steeds om een belasting.

Aan de ene kant verlaagt deze regering belastingen en schaft ze ook af. Dat kan terecht zijn. Mensen weten bijvoorbeeld allang dat ze moeten betalen om de VRT te onderhouden. Dat kan evengoed via de algemene belasting en dan hoeft het niet langer via het kijk- en luistergeld. Dat is een mooi voorbeeld van hoe een heffing belasting wordt.

We pleiten ervoor om de problemen met de mobiliteit op te lossen. Daarvoor moeten we duidelijk weten wat we in de komende jaren willen bereiken en kunnen financieren. We kunnen wel een mooi plan hebben, maar het zal hoe dan ook op een bepaald ogenblik moeten worden gefinancierd.

Tot slot nog dit : schaduwtol is altijd veel duurder dan bij een rechtstreekse financiering vanuit de Vlaamse begroting. Er bestaat immers geen betere organisatie die tegen lagere rentes kan lenen dan de Vlaamse overheid. Als het om schaduwtol gaat, dan gaat het eigenlijk om de financiering van een lening die een andere organisatie aangaat en zo wordt het steeds duurder.

Minister Steve Stevaert : Sta me toe een aantal zaken te verduidelijken.

Met betrekking tot het Vlaams Mobiliteitsplan dat in uw afwezigheid is besproken onder voorzitterschap van de heer Van Aperen is afgesproken dat dit plan naar het parlement zou komen voor het zomerreces. Dit plan heeft duidelijk als statuut dat het om een plan gaat dat afkomstig is van de werkgroep onder voorzitterschap van de heer Desmyter. Niemand is daar op dit ogenblik door gebonden.

Mijnheer Caluwé, Vlaanderen heeft reeds lang bevoegdheden en ministers van Openbare Werken, maar nu hebben we eindelijk een Masterplan Antwerpen waarover nagenoeg consensus bestaat. Dit betekent een gigantisch grote stap voorwaarts.

U zegt terecht dat ik voorstellen doe om her en der belastingen te verminderen of af te schaffen. Binnen mijn bevoegdheden had ik echter maar één mogelijkheid om af te schaffen, en die had betrek-

Stevaert

king op de vaarrechten die ik als het tegenovergestelde van het rekeningrijden beschouw. We hebben die sterk kunnen reduceren en vandaar mijn drang om andere voorstellen tot belastingvermindering of -afschaffing aan te brengen. *(Opmerkingen van de heer Johan Malcorps en van de heer Ludwig Caluwé)*

Ik wil daarmee bewijzen dat een belasting afschaffen sturend kan zijn. Men gaat er immers steeds van uit dat het instellen van een belasting sturend kan zijn, maar dat geldt mijns inziens ook voor het afschaffen ervan. Sinds we de vaarrechten hebben afgeschaft, is de trafiek op de waterwegen enorm toegenomen, weliswaar met als gevolg financieringsproblemen op de waterwegen. Mochten er dan files ontstaan op de waterwegen, dan moeten we ervoor zorgen dat die opgelost worden via infrastructurele maatregelen.

Ik ben het met de voorzitter eens dat de hele discussie rond heffing en belasting soms flinterdun is. Ik kan daartegen niets inbrengen, maar we moeten wel afwegen hoe we dit verder moeten aanpakken. Ik ben het echter niet met u eens als u zegt dat schaduwtoel de duurste vorm moet zijn omdat de Vlaamse overheid altijd goedkoper kan lenen. Daarover wil ik een technische discussie aangaan omdat er mijns inziens modaliteiten zijn waarbij dat niet zo is. De Vlaamse overheid kan inderdaad goedkoop lenen, maar in een correct systeem van schaduwtoel wordt de inschatting van het risico niet altijd bij de overheid gelegd. Ik wil dit illustreren met een voorbeeld. Indien men de Royersluis zou bouwen via een PPS-systeem waarbij de schaduwtoel per ton wordt geheven, dan is er een inschattingsprogramma of -project nodig. Het kan dan zijn dat de overheid dit zus inschat en de privé-sector zo. Dit is dan een vorm van risicoverdeling die voor de overheid zowel positief als negatief kan uitvallen.

Ik wil vandaag echter geen uitsluitsel geven over de te gebruiken modaliteiten. Dit moet nog allemaal worden onderzocht. Als men dan, naar analogie met het kijk- en luistergeld, betaalt uit de algemene middelen, dan moeten die algemene middelen toch ergens vandaan worden gehaald om de vooropgestelde doelstellingen te halen. Dan komt men terecht bij de algemene fiscaliteit die soms een bijzonder rechtvaardige fiscaliteit is ten overstaan van de specifieke vormen van fiscaliteit. Specifieke vormen van fiscaliteit zijn vaak lineair, wat wil zeggen dat men niet bijdraagt volgens draagkracht. Zo zou ik nog tal van voorbeelden kunnen

aanhalen. Bovendien betreft het een bevoegdheid van de minister-president die Financiën onder zijn bevoegdheid heeft.

Als dergelijke problemen rijzen, dan moeten we naar een consensus zoeken en moeten we kijken waarvoor vergunningen afgeleverd kunnen worden. Als dan na de consensus de vergunningen afgeleverd zijn, moeten bij de uitvoering de financiële middelen aanwezig zijn. Op dat ogenblik moeten opnieuw keuzes worden gemaakt en daar heb ik reeds enkele vrij originele ideeën over. Men mag niet uit het oog verliezen dat het in een federaal land altijd bijzonder moeilijk is om sturend op te treden.

Mijnheer Malcorps, u verwijst steeds naar de BIV. Ik ben er een absolute voorstander van om de vaste kosten van het autoverkeer drastisch te verminderen. Dat is een Vlaamse bevoegdheid. Als men de vaste kosten vermindert, dan lijkt het mij maar logisch dat de variabele kosten stijgen. Die variabele kosten zou ik dan wel in de Vlaamse kas willen krijgen en ik hoop dat ik daartoe op uw steun kan rekenen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Door Lambermont mogen we waarschijnlijk de overheveling naar Vlaanderen verwachten van de BIV en van de verkeersbelasting. Dit biedt ons de kans om in Vlaanderen een gedeeltelijke variabelisering door te voeren. De vraag daarbij is welke keuze te maken. *(Opmerking van minister Steve Stevaert)*

Men kan op Vlaams niveau vaste kosten verlagen, maar dan moet men nagaan welke variabele kosten men daartegenover plaatst en hoe dit te organiseren. Kiest men dan voor het botte instrument van de tolheffing of voor het verfijnde instrument van de kilometerheffing ?

Minister Steve Stevaert : Ik wik mijn woorden en u mag mij er ook op 'pakken'.

We leven in een federaal land met een economische hoogconjunctuur in één deelstaat waarvan het hele federale land meegeniet. We moeten daarom bijzonder voorzichtig zijn bij de ontwikkeling van instrumenten die die hoogconjunctuur afromen ten voordele van een federale structuur. *(Opmerking van de heer Johan Malcorps)*

In Wallonië heeft men geen last van de congestie omdat de geografische omstandigheden er anders zijn en omdat de economische conjunctuur er to-

Stevaert

taal verschillend is. Congestie en economische conjunctuur hangen immers samen. Gelukkig heeft Vlaanderen een hoge economische conjunctuur. We moeten nu goed opletten dat de inwoners van die regio niet dreigen gestraft te worden omwille van hun goed functioneren. (*Opmerking van de heer Johan Malcorps*)

Die zaken zijn van fundamenteel belang en daarom moeten we goed nadenken over wat we met de variabele kosten doen. De echte variabele kosten van de automobilité bevinden zich immers niet op Vlaams niveau, maar wel op het federale niveau. Dat is precies het knelpunt.

De vaste kosten bevinden zich voor een deel op het Vlaamse niveau. Het zou te eenvoudig zijn indien men geen link kon leggen tussen vaste en variabele kosten en dan nog een correcte ristournering zou krijgen van de federale overheid. Het is op dat punt dat we in die discussie moeten opletten. Het zou immers opnieuw een scheeftekening zijn van transfers indien we dit op een te eenvoudige manier zouden inschatten.

Ik wil het wel eenvoudig uitleggen, maar ik wil ook een correcte oplossing.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Caluwé werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de realisatie van de Kyotodoelstellingen in Vlaanderen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Glorieux tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en

Energie, over de realisatie van de Kyotodoelstellingen in Vlaanderen.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dit is het vervolg van een interpellatie die ik een tweetal weken geleden in de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden richtte tot de minister-president. Hij beantwoordde reeds enkele vragen en verwees me door naar u voor de andere vragen.

In december 2000 heeft de regering zich ertoe verbonden een voorbeeldrol te spelen bij het realiseren van de Kyotodoelstellingen. Men benadrukte toen dat de rol van het Vlaams Gewest heel belangrijk is, vooral omdat Vlaanderen volgens het rotatieprincipe tijdens het Belgische voorzitterschap het voorzitterschap van de Europese ministerraden zal waarnemen. Alleen al voor ons imago is het belangrijk dat we in dit verband een voorbeeld zijn in Europa.

Sindsdien is er internationaal een en ander gebeurd. Het derde assessment-rapport van het IPCC, het Internationale panel van klimaatdeskundigen, is verschenen. Daarin wordt duidelijk gemaakt dat men de opwarming van de aarde onvoldoende heeft ingeschat. Er is nu meer inzicht in de oorzaken ervan, en nu blijkt de situatie ernstiger dan voorheen gedacht werd. Alle geplande maatregelen en de doelstellingen op basis waarvan het Kyotoprotocol tot stand was gekomen, zijn ondertussen min of meer achterhaald. Volgens de meest recente wetenschappelijke inzichten zijn strengere maatregelen nodig.

Ook is in de VS met de heer Bush een nieuwe, conservatieve president aan de macht gekomen. Wat zijn land betreft, heeft hij het protocol opgeblazen, hoewel de VS jarenlang grotendeels de pen hebben vastgehouden om het protocol op maat van het Amerikaanse bedrijfsleven te snijden. De voorbije dagen is er heel wat protest geweest, zowel bij ons als in andere landen, tegen die gang van zaken. Het is dan ook belangrijk te komen tot een eensgezind EU-standpunt. Eens te meer is de rol van België en de gewesten hierin uitermate belangrijk.

Ik heb bij de minister-president dan ook aangedrongen op het versnellen van het ratificatieproces. We moeten immers streven naar een stabilisatie van de CO₂-uitstoot tegen 2005, zodat er tegen 2010 sprake kan zijn van de reële reductie waartoe we ons verbonden hebben in het Kyotoprotocol. Het is belangrijk dat alle sectoren daarbij worden

Glorieux

betrokken. We zullen maatregelen moeten nemen op het niveau van de gezinnen, van het verkeer, van de KMO's, van de energie-intensieve bedrijven, van de energiesector zelf. We zullen het ons waarschijnlijk niet kunnen veroorloven om een sector vrij te stellen, tenzij we concreet aangeven in welke andere sectoren we een inhaalbeweging zouden doen om dit te compenseren. We zullen dus een scala aan maatregelen moeten uitwerken, die de verschillende bevoegdheidsgrenzen tussen de federale en de gewestelijke overheid zullen overstijgen, net als de grenzen tussen diverse beleidsdomeinen. Mijn interpellatie was weliswaar gericht aan de minister-president en minister Stevaert, maar elke minister heeft binnen zijn beleidsdomein wel aanknopingspunten met deze problematiek. Dan denk ik bijvoorbeeld aan ontwikkelingssamenwerking. Dit speelt ook een rol bij de vraag hoe we de flexibele mechanismen zullen invullen onder het Kyoto-protocol. Ook sectoren als leefmilieu en landbouw zijn hier van belang.

Ik hoop dat de minister het zal weerleggen, maar voor zover ik er een zicht op heb, zullen we met de geplande maatregelen onze doelstellingen niet bereiken. We zullen dus nieuwe maatregelen moeten uitwerken en eventueel geplande maatregelen verfijnen of strenger maken.

Ik wil even stilstaan bij de maatregelen van de benchmark-convenants voor de energie-intensieve sectoren. Het is de bedoeling dat ze zich er via een convenant toe verbinden om tegen 2012 binnen hun sector tot de meeste energie-efficiënte ter wereld behoren. In ruil daarvoor zouden ze worden vrijgesteld van een mogelijke CO₂-energietaks. Dat is een goede doelstelling. Ik ben zeker geen tegenstander van de benchmark-convenants, maar ik vrees dat ze weinig of geen resultaat zullen opleveren in de vorm van een reële CO₂-reductie. Het is dus heel belangrijk dat een dergelijke convenant ook concrete resultaatsverbintenissen zou bevatten. Kan dit niet in de vorm van een concrete absolute CO₂-reductie die wordt opgelegd, dan zou er toch minstens een concrete resultaatsverbintenis moeten zijn inzake energie-efficiëntie. Gisteren brachten we een zeer interessant bezoek aan BASF. Ik heb er veel geleerd over de bezorgdheid die leeft bij die mensen. Toen het evenwel ging over de convenants, verklaarden ze dat het enige bedrijf ter wereld waarmee ze zich echt konden vergelijken inzake energie-efficiëntie, BASF Ludwigshafen was. Als ik dat hoor, heb ik niet al te veel vertrouwen in de mate waarin men dit eerlijk zal spelen. Het is niet omdat er geen bedrijf in de we-

reld bestaat dat energie-efficiënter is, dat het niet energie-efficiënter kan.

Ik verwijs nogmaals naar het voorbeeld van de oliecrisis van 1973. Een wagen die twee jaar na die oliecrisis op de markt werd gebracht, gebruikte gemiddeld 2 liter minder dan voordien. Deze technologie had men niet plots uitgevonden: die bestond voordien ook al. Nu was er een economische drijfveer om die technologie daadwerkelijk te gebruiken, wat men dan ook heeft gedaan. Deze resultaatsverbintenis is dus heel belangrijk, met een eventuele CO₂-energietaks als stok achter de deur. Het is natuurlijk de bedoeling dat men die niet moet betalen door aan de resultaatsverbintenissen te voldoen.

Ik heb alle begrip voor de terechte bekommernissen die leven in het bedrijfsleven, en zeker in de energie-intensieve sectoren. Daartegenover staat dat een heleboel vooraanstaande rapporten en studies duidelijk aangeven dat het niet-nemen van maatregelen veel meer schade zal toebrengen, zeker op middellange of lange termijn, aan de samenleving in haar geheel, dus ook aan het bedrijfsleven, aan het ecosysteem, en aan het hele maatschappelijk bestel, dan het nu opleggen van maatregelen die op korte termijn niet zo prettig zijn.

In mijn interpellatie waren oorspronkelijk zeven vragen opgenomen. De minister-president heeft er echter al een aantal van beantwoord, zodat ik me nu zal beperken tot de vragen die het dichtst aanleunen bij de bevoegdheden van minister Stevaert.

Wat is de huidige status van het Vlaams klimaatplan en het CO₂-richtbeleidsplan? Uit de pers heb ik begrepen dat het federaal klimaatplan, dat bedoeld was voor 1 juli, naar oktober is verschoven. Hoe zit het met het onze? Is al geweten of de maatregelen die daarin zijn opgenomen, ons ook echt zullen leiden tot het gewenste resultaat, namelijk de concrete realisatie van onze CO₂-reductiedoelstelling? Weten we al concreet welk CO₂-reductiepotentieel verwacht mag worden van de benchmarkingconvenants? Hoe staat u tegenover het koppelen van de concrete resultaatsverbintenissen daaraan?

Op welke wijze zullen we in Vlaanderen de flexibele mechanismen uit het Kyoto-protocol, de gezamenlijke actie, de joint-implementation met de ex-Oostbloklanden, de schone ontwikkelingsmechanismen met de derdewereldlanden, de emissiehandel, enzovoort toepassen? In hoeverre zal Vlaanderen daar gebruik van maken om de Kyoto-doel-

Glorieux

stelling van een reductie van 7,5 percent te bewerkstelligen ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Gisteren hadden we een interessante ontmoeting, waaruit bleek dat de industrie, en zeker de chemische industrie, al de nodige inspanningen heeft gedaan op het vlak van energie-efficiëntie, en in de toekomst nog meer inspanningen zal leveren, ook met betrekking tot andere broeikasgassen, zoals N₂O-lachgas – waarvan men de uitstoot met 25 percent wil terugdringen. We vernamen echter ook dat dit ruimschoots gecompenseerd zal worden door de toename van de productie. De last zal dus verlegd worden naar andere sectoren om mogelijk te maken dat men verder blijft groeien en winst maken. Daarmee heb ik het moeilijk.

Er wordt een totale vrijstelling van CO₂-energie-taks verleend bij het halen van een bepaalde energie-efficiëntie, maar tegelijk zal ruim meer CO₂ en andere broeikasgassen worden uitgestoten als gevolg van de te verwachten toename van de productie. Dat klopt niet, vooral niet omdat we ook bij de gezinnen zullen moeten aankloppen, en maatregelen zullen moeten nemen met betrekking tot wagens en huisverwarming. Daar zullen we de lasten veel hoger moeten leggen dan in de industrie, die zagezgd ongestoord verder moet blijven groeien.

De milieubeweging heeft gisteren het idee gelanceerd om, naast duidelijke reductiedoelstellingen voor CO₂, niet een volledige vrijstelling van energietaks te verlenen, maar slechts 80 percent, of om ze te koppelen aan emissierechten, enzovoort. Er moet in elk geval gezocht worden naar een rechtvaardiger oplossing.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, in antwoord op deze vraag verwijs ik in eerste instantie naar de antwoorden op de vragen die hierover werden gesteld, respectievelijk aan minister Dua in de commissie voor Leefmilieu op 30 november 2000 en aan de minister-president in de commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden op 14 december 2000.

Het is de expliciete wens van de Vlaamse regering om Vlaanderen internationaal in de klimaatonderhandelingen duidelijk zichtbaar te maken en de participatie van Vlaanderen aan de multilaterale

besluitvorming te versterken. Het voorzitterschap van de Europese Unie vormt een zeer belangrijke uitdaging. België zal vanaf de tweede helft van 2001 de onderhandelingen moeten voeren over het klimaatbeleid in de Europese Unie.

Het afronden van het ratificatieproces krijgt van de Vlaamse regering absolute prioriteit. Daartoe besliste zij op 20 april 2001 om een Taskforce Klimaatbeleid Vlaanderen op te richten. Binnen dat kader zal er eveneens een Klimaatbeleidsplan Vlaanderen worden opgesteld.

De opdracht van deze Taskforce bestaat onder meer uit het opmaken van een Klimaatbeleidsplan Vlaanderen en de inschatting van de menselijke en financiële middelen om een efficiënte uitwerking ervan te garanderen ; het procesmatig opvolgen en bijsturen van de opmaak en uitvoering van een Nationaal Klimaatplan met het oog op de specifieke noden van Vlaanderen ; het opvolgen van het ratificatieproces van het Protocol van Kyoto conform de beslissing van de Vlaamse regering van 8 december 2000 ; het rapporteren van de vastgestelde vooruitgang aan de Vlaamse regering op basis van een betrouwbare monitoring ; en de voorbereiding van het Vlaams beleidsstandpunt betreffende het nationaal en internationaal klimaatbeleid.

In de Taskforce Klimaatbeleid Vlaanderen zitten vertegenwoordigers van alle betrokken kabinetten, administraties en openbare instellingen. Het secretariaat ervan wordt gemeenschappelijk waargenomen door zowel de energie- als de milieuadministratie. Dit engagement, de inzet van middelen en de methodologische aanpak moeten garanderen dat de Vlaamse regering het Kyotoratificatieproces zo snel mogelijk zal kunnen afhandelen.

Het ratificatiedossier heeft reeds een positief advies van de Inspectie van Financiën en een begrotingsakkoord verkregen. Eerstdaags wordt het dossier voorgelegd aan de Vlaamse regering voor een principiële goedkeuring en voor de aanvraag van een advies van de Raad van State.

Het Vlaams klimaatbeleid wordt momenteel gecoördineerd door de Taskforce Klimaatbeleid. De bevoegdheden voor rationeel energiegebruik, promotie van hernieuwbare energiebronnen en warmtekrachtkoppeling situeren zich bij mij als Vlaams minister bevoegd voor het energiebeleid. De emissiereductiemaatregelen voor niet-energiegebonden broeikasgassen liggen bij de Vlaamse minister van Leefmilieu. Voor bijkomende informatie verwijs ik naar het MINA-plan 2.

Stevaert

Zoals beslist op 20 april zullen alle maatregelen worden gebundeld in een Vlaams Klimaatplan. De tussentijdse mijlpalen zullen worden vastgelegd door de Taskforce Klimaatbeleid Vlaanderen. Het Vlaams Klimaatplan zal aangeven in welke mate de exclusief Vlaamse maatregelen invulling kunnen geven aan de Vlaamse stabilisatiedoelstelling voor 2005. Verder zal er een langetermijnvisie worden weergegeven, die betrekking heeft op de reductiedoelstelling van 7,5 procent voor de periode van 2008 tot 2012 en de ontwikkelingen in de periode daarna.

De Taskforce Klimaatbeleid Vlaanderen heeft tevens tot taak de nodige bijkomende acties voor te stellen om de beleidstekorten op te vullen die betrekking hebben zowel op 2005 als op de periode 2008-2012. Het staat nu al vast dat deze doelstellingen niet gehaald kunnen worden zonder dat er gezamenlijke acties worden ondernomen met de andere overheden.

Voor de concrete maatregelen die zullen worden opgenomen in het Vlaams Klimaatplan, zal er in eerste instantie gesteund worden op het voorbereidende werk dat al geruime tijd geleverd wordt voor de Vlaamse regering. Voor wat betreft de energiegebonden CO₂-emissies, dient hier verwezen te worden naar het recentste CO₂/REG-beleidsplan 1999 dat een niet-limitatieve opsomming geeft van de meest haalbare acties en maatregelen om CO₂-reducties te bereiken. Het vooruitgangsrapport aangaande de uitvoering ervan werd op 15 december 2000 aan de Vlaamse regering voorgelegd. Ook voor de andere broeikasgassen zullen er in het Vlaams klimaatplan een aantal mijlpalen worden ingebouwd door integratie en uitdieping van de bestaande reductieplannen.

De CO₂-emissies in een business-as-usual-scenario bedragen 82.197 kiloton in 2005. De stabilisatiedoelstelling betekent een CO₂-uitstoot in 2005 van 69.437 kiloton of een doelstelling van 12.760 kiloton minder. Benchmarking kan in 2005 een primaire energiebesparing van 4 petajoule opleveren in de ijzer- en staalsector, 1,6 petajoule in de chemie en 0,8 petajoule in de papier- en kartonsector. Uitgaande van de brandstofmix in 1999, worden deze cijfers omgerekend naar een totale vermeden CO₂-uitstoot van 410 kiloton. Concreet betekent dat 206 kiloton tengevolge van brandstofbesparing en 204 kiloton tengevolge van elektriciteitsbesparing. Deze 410 kiloton vertegenwoordigt dus iets meer dan 3 procent van de stabilisatiedoelstelling of iets meer dan 3 procent van -12.760 kiloton. Voor een

bijdrage aan de -7,5 percentdoelstelling in de periode 2008-2012 dienen de onderhandelingen met bijkomende sectoren en bedrijven te worden afgewacht.

Zoals beslist op 8 december 2000 zal de Vlaamse regering maatregelen nemen om tot een verdeling van de Belgische reductiedoelstelling van 7,5 procent over de drie gewesten te komen. Daarbovenop werd op 20 april 2001 beslist dat er gelijkwaardige lastenverdeling of 'burden sharing' tussen de gewesten noodzakelijk is voor het voeren van een kostenefficiënt emissiereductiebeleid voor broeikasgassen in België. Om de stabilisatiedoelstelling van 2005 te bereiken, stelt de Vlaamse regering verder als randvoorwaarde dat de federale overheid voldoende begeleidende maatregelen neemt op het vlak van energie, transport en fiscaliteit.

De Vlaamse regering vraagt tot slot om een eventuele CO₂-energietaks te bepalen in functie van de hoeveelheid broeikasgassen of in functie van het energieverbruik die de door het gewest vastgelegde doelstellingen inzake respectievelijk emissies of energie-efficiëntie overschrijden.

In het kader van de taskforce zal er een insteek geleverd worden aan de Vlaamse regering om aan te geven welke denksporen Vlaanderen hieromtrent moet overwegen en welke politieke verantwoordelijkheden er op dat vlak moeten worden geactiveerd. Terzake ondersteunt België het huidige EU-standpunt waarbij de flexibele mechanismen voor maximaal 50 procent kunnen worden aangewend om de emissiereductiedoelstelling te halen.

De nodige gezamenlijke beslissingen hieromtrent werden genomen op een aantal interministeriële conferenties. Zo werd op de interministeriële conferentie Leefmilieu van 16 juni 2000 beslist de respectieve ratificatieprocedures op te starten. Hierop volgend werd op de interministeriële conferentie Leefmilieu van 14 december 2000 beslist dat er eveneens een finaal nationaal klimaatplan – inclusief de gewestelijke inbreng – klaar moet zijn tegen eind juni 2001.

Om uitvoering te kunnen geven aan dit nationaal klimaatplan besliste de interministeriële conferentie Leefmilieu ook om de interkabinettenwerkgroep te belasten met het uitwerken van een ontwerp van samenwerkingsakkoord dat de uitvoeringsmodaliteiten tussen de federale en gewestelijke overheden moet regelen. Deze gezamenlijke acties geven aan dat zowel in een Vlaamse als Belgische context vaart wordt gezet achter de ratificatie van het Kyoto-protocol om tegen de start van het

Stevaert

Belgisch EU-voorzitterschap met meer gewicht de verdere besprekingen over de concretisering ervan te kunnen aanpakken.

De redenering van de heer Malcorps klopt. We moeten daarbij steeds vertrekken van het feit dat we de doelstellingen moeten halen. We mogen ons niet te eng vastpinnen op de instrumenten daartoe. Er moeten garanties en zekerheden zijn en de verbintenissen moeten resultaat opleveren. De middelen daarvoor kunnen gemengd zijn.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Het is zeer belangrijk dat het ratificatieproces snel wordt voortgezet. Er moet ook inzicht verworven worden in het wat en het hoe van het bereiken van de doelstellingen. Dat is een ui-

terst belangrijke opdracht en moet op de meest sociale manier gebeuren. Daarom is het belangrijk om de inzichten van het federaal Planbureau in het achterhoofd te houden. Dat heeft berekend dat een eventuele invoering van een CO₂-energietaks gekoppeld aan het verlagen van de sociale lasten op het niveau van de ons omringende landen met inbegrip van de energie-intensieve industrieën, ons netto zo'n 3000 extra jobs kan opleveren.

De problematiek is zodanig belangrijk dat we het ons niet kunnen veroorloven om er met de pet naar te gooien. We moeten ons beleid afstemmen op het halen van de Kyoto-normen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.50 uur.*
