

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



Zitting 2002-2003

14 januari 2003

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het algemene mobiliteitsprobleem in de kustregio ingevolge de economische crisis en infrastructuurwerken

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het afblazen door de NMBS van het investeringsplan voor de spoorwegen

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gevolgen van de liberalisering van de elektriciteitsmarkt



## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 14 januari 2003

### **VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.40 uur.*

### **Interpellatie van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het algemene mobiliteitsprobleem in de kustregio ingevolge de economische crisis en infrastructuurwerken**

**De voorzitter :** Aan de orde is de interpellatie van de heer Bogaert tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het algemene mobiliteitsprobleem in de kustregio ingevolge de economische crisis en infrastructuurwerken.

De heer Bogaert heeft het woord.

**De heer André-Emiel Bogaert :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vrijdag de dertiende is voor de enen een geluksdag, voor de anderen een ongeluksdag. Hoverspeed is maar één element in het paternosterverhaal van de kust. Hoverspeed stopt de Oostende-Doververbinding en meteen verliezen 197 mensen hun job. Het is een droge mededeling, maar voor de kustregio is het de zoveelste klap in een lange reeks.

De problemen van de zeehaven van Zeebrugge zijn gekend. Er is de ontsluiting naar Terneuzen, het doortrekken van de autosnelweg naar Frankrijk, de herwaardering van Calais en de Franse havens. De lokale politici zetten, terecht, hun beste electorale beentje voor om de problemen zoveel mogelijk in te dijken. Een ministeriële profilering moet echter altijd beleidsmatig en wettelijk onderbouwd zijn. Enerzijds beloofde federaal minister Vande Lanotte om onmiddellijk een coördinator aan te stellen om een sociaal plan uit te werken,

identiek aan dat van het vroegere RMT. Anderzijds beloofde Vlaams minister Landuyt om onmiddellijk de VDAB opdracht te geven om voor de getroffen werknemers een tewerkstellingscel op te richten. In de commissie voor Werkgelegenheid zal ik hierover een afzonderlijke vraag om uitleg indienen.

Dat de kuststreek rake klappen krijgt, is het gevolg van een ongelukkige samenloop van omstandigheden : de invoering van de euro, het dure pond, het opdoeken van de taxfreeshops, de mond- en klauwzeerziekte, de dioxinecrisis, de moordende concurrentieslag tussen havens, rederijen en de transportsector. Ook de overtochten naar England kregen hierdoor de doodsteek. De vervoerssector aan de kust kent een zeer neerwaartse trend. Als gevolg van kostprijsberekeningen verplaatsen de trafieken van goederen en personen zich voortdurend. Door de verlenging van de autosnelweg naar Calais worden vele transporten naar deze Franse haven afgeleid. Eenmaal de tunnel in Terneuzen voltooid, zullen heel wat transporteurs Vlissingen of Rotterdam boven de Vlaamse havens verkiezen. Heel veel jobs bij rederijen, in de havens, op de luchthaven en bij toeleveringsbedrijven staan op de tocht.

Nochtans ging het de kustregio kortgeleden nog voor de wind. In amper 5 jaar tijd sloeg het mobiliteitsprobleem toe, met alle gevolgen van dien. Zeebrugge wordt steeds meer de enige operationele verkeersagent, aangezien alle overige taken naar het buitenland werden en worden overgeheveld. Ook grote buitenlandse, Belgische en Vlaamse transporteurs installeren hun operationele zetel steeds meer in Franse en Nederlandse havens.

Het wordt dan ook de hoogste tijd dat een rondetafelconferentie wordt georganiseerd om de typische mobiliteitsproblemen – en aanverwant ook de economische, sociale en financiële problemen – van de kustregio in al hun aspecten te bespreken, los van partijpolitiek en lokale politiek. Het gaat hier

**Bogaert**

immers om een dossier van algemeen Vlaams belang dat de loutere geografische omschrijving van de kust overstijgt. Elk electoraal opbod is uit den boze. Een multidisciplinaire rondetafelconferentie onder voorzitterschap van de minister van Mobiliteit is dan ook dringend noodzakelijk.

Het heeft niet alleen te maken met de problemen van de luchthaven van Oostende, maar ook met de haven van Oostende, de haven van Zeebrugge, de Vlaamse zeevisserij. Die problemen hangen allemaal samen met mobiliteit.

Mijnheer de minister, heeft de Vlaamse regering een masterplan voor de kustregio, zoals ze dat voor de Antwerpse regio heeft uitgewerkt? De gevolgen van zo'n plan zijn in de begroting en in het beleid merkbaar. Het is een probleem dat de regio's overstijgt. Indien er niet zo'n plan komt, is de Vlaamse regering bereid om werk te maken van een masterplan voor de hele kustregio, vertrekkende vanuit mobiliteit en met inschatting van de economische, sociale en financiële implicaties? Is de Vlaamse regering bereid om bij de aanvang van 2003 werk te maken van een rondetafelconferentie, waarop alle betrokken actoren worden uitgenodigd?

**De voorzitter** : Mevrouw Declercq heeft het woord.

**Mevrouw Veerle Declercq** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, over dit onderwerp kunnen we 3 dagen discussiëren, vooral over de werkloosheid. Volgende week wordt daarover een actualiteitsdebat georganiseerd. We moeten de werkloosheid in het algemeen onder de loep nemen omdat het een Vlaams probleem is.

We dringen aan op een goede ontsluiting van Zeebrugge, vooral inzake de zeevaart en shortshipping. We moeten de ruimtelijke ordening aan de kust zeker ter sprake brengen op een rondetafelconferentie. We moeten voorkomen dat de open ruimte, de natuur en het milieu dichtslibben.

**De voorzitter** : De heer Verfaillie heeft het woord.

**De heer Jan Verfaillie** : Mevrouw de voorzitter, ik heb twee tegengestelde visies gehoord. Ik heb in de begrotingsbesprekingen de problemen van de haven van Zeebrugge ter sprake gebracht. Die haven wordt trouwens op een perfecte manier bestuurd. De provincieraad van West-Vlaanderen heeft in zitting van 17 oktober 2002 unaniem be-

slist om een aantal zaken te verwezenlijken. In een brochure over de haven van Zeebrugge wordt ingegaan op het wegvervoer, het spoorvervoer en de binnenvaart.

Mijnheer de minister, u bent inderdaad bevoegd voor de binnenvaart en het wegvervoer, maar nog niet voor het spoorvervoer – maar dat zal ongetwijfeld nog wel gebeuren in de nabije toekomst. Zeebrugge is slechts een van de problemen, want ook Oostende gaat vandaag zwaar gebukt onder de wereldwijde economische crisis. Oostende had een aantal zwakkere economische actoren op zijn grondgebied, en die hebben natuurlijk het meeste te lijden bij de minste vorm van crisis. In het verleden hebben we dat zien gebeuren met de RMT, vandaag stopt ook Hoverspeed met zijn activiteiten.

Het lijkt me dan ook interessant dat de maatschappelijke actoren in West-Vlaanderen nagaan hoe er extra stimulansen kunnen worden gegeven. Zowel federaal minister Vande Lanotte als Vlaams minister Landuyt poneren een aantal stellingen, maar of die gedragen worden door hun respectieve regeringen is maar zeer de vraag. We hebben er geen zicht op of die excellenties gewoon uitspraken doen omdat ze toevallig in de regio wonen. Er is nood aan coördinatie, en daarom moeten de maatschappelijke actoren nagaan hoe de problemen van de kustregio op de meest efficiënte manier kunnen worden aangepakt. Dat zou dan moeten resulteren in een plan met een aantal voorstellen vanwege de provincie, maar ook vanwege het Vlaams Gewest en vanwege de federale regering voor de verdere ontplooiing en ontwikkeling van de kustregio.

Momenteel ligt een ander item op tafel, met name de maritieme zones op zee. Ik weet dat dit een federale bevoegdheid is, maar bij de kustburgemeesters leeft de grote vrees dat er zelfs geen pleziervaart mogelijk zal zijn, wat grote gevolgen zal hebben voor de kustregio. Ik wil geen politieke partijen bij naam noemen, maar ik denk toch dat iedereen er belang bij heeft dat de kustregio het economisch goed doet. Elke politieke partij draagt hierin een belangrijke verantwoordelijkheid. Wij zijn bereid om de onze op te nemen, en als de sp'a, de VLD en Agalev ons de hand reiken om naar oplossingen te zoeken, dan zijn we graag bereid om daarop in te gaan.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik heb de indruk dat er enige begripsverwarring heerst.

## Stevaert

Mijnheer Bogaert, het door het u aangehaalde mobiliteitsprobleem lijkt mij veeleer een economisch en sociaal probleem dat wordt veroorzaakt door zowel een aantal structurele evoluties op langere termijn als door een aantal conjunctuurgebonden gebeurtenissen. Deze gebeurtenissen hebben mijns inziens slechts weinig te maken met de zogenaamde mobiliteitsproblemen waarnaar u verwijst. Een masterplan voor de kustzone op maat van het Masterplan Antwerpen is dan ook niet aan de orde, want de mobiliteitsproblematiek in de regio Antwerpen is van een totaal andere orde. Het Masterplan Antwerpen is bovendien vooral specifiek in opzet gezien de financiering via tolheffing. Het lijkt mij onmogelijk en zelfs niet wenselijk om zo'n financieringsmechanisme voor de kuststreek toe te passen.

Niettemin staan er ook voor de kustregio heel wat projecten op stapel om de mobiliteit te verbeteren. Voor wat de wegen betreft, verwijs ik naar het meerjarenprogramma dat ik in Vlaams Parlement ingediend heb en de antwoorden die ik eerder al verstrekt heb op vragen van uw collega's inzake de stand van zaken van geplande projecten zoals de ombouw van de expresweg N49, de ombouw van de N31 te Brugge en de aanleg van de AX tussen de N49 en de A11 te Westkapelle.

Al deze projecten passen in een ruimer beleidskader. Op Vlaams niveau is er het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. Op lager niveau is er het goedgekeurd Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan, maar ook de diverse gemeentelijke mobiliteitsplannen. In uitvoering van de regeringsverklaring van 13 juli 1999 worden er strategische plannen voor de havengebieden van Zeebrugge en Oostende uitgewerkt. Hierbij wordt de te verwachten havenontwikkeling – gebaseerd op economische vooruitzichten en de politiek van de havenbedrijven – getoetst aan een maximale bescherming van de omliggende woonzones, het behoud van het versterken van de ecologische infrastructuur binnen en buiten het havengebied en een zuinig ruimtegebruik, waardoor de economische expansie van het havengebied niet langer gelijk staat met het innemen van steeds nieuwe open ruimte. Deze plannen zullen op een multidisciplinaire wijze de gewenste ontwikkeling van de zeehavens en hun relatie met de omgeving op korte – 5 jaar -, middellange – 10 tot 15 jaar – en lange termijn – 25 tot 30 jaar – beschrijven. Voor de belangrijkste vervoerssector in de kustregio wordt op deze wijze een toekomststreefbeeld uitgewerkt, vertrekkend vanuit deze

mobiliteitsgeneratoren – de zeehavens – en met inschatting van de economische, sociale en financiële implicaties. Het is de bedoeling de afbakening van de havengebieden op een gefundeerde wijze te actualiseren. Ik wil er wel op wijzen dat uit de huidige analyses blijkt dat de bestaande ontsluitingsinfrastructuur die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is vastgelegd, zou volstaan om de verwachte trafiekgroei op te vangen.

Het West-Vlaams Economisch Studiebureau is momenteel bovendien bezig met de opmaak van een duurzaam multimodaal toegankelijkheidsconcept voor de kust, waarbij ook en met name het toeristisch verkeer aan bod komt. Er is dus wel degelijk sprake van een gestructureerde aanpak van de mobiliteitsproblematiek in de kustregio.

In het kader van de strategische plannen voor de havens doen alle relevante actoren zoals havenbedrijven, provincies, gemeenten, de NMBS, De Lijn, de Vlaamse administraties en dies meer een relevante inbreng via de plangroepen, stuurgroepen, werkgroepen en klankbordgroepen, wat sowieso de bereidheid bevestigt om over grote projecten overleg te plegen. Een specifieke rondetafelconferentie inzake mobiliteit voor de kustregio heeft daarom geen meerwaarde en lijkt mij zelfs niet aangewezen, aangezien die de bestaande overlegstructuren zou ontdebelen en zelfs zou kunnen doorkruisen.

**De voorzitter** : De heer Bogaert heeft het woord.

**De heer André-Emiel Bogaert** : Mevrouw de voorzitter, de minister heeft een typisch administratief antwoord afgelezen.

Als ik in dit dossier verwijs naar Antwerpen, dan besef ik ook dat elke vergelijking mank loopt. Ik haalde dit echter aan om te benadrukken dat er in Antwerpen een politieke wil aanwezig was. De druk van alle politieke partijen was groot genoeg om actie te ondernemen, want anders dreigde een vorm van revolutie. De politieke wil aldaar vertaalde zich in een begroting en een beleid.

Ik ben de eerste om toe te geven dat de situatie in Antwerpen totaal verschillend is, maar de kustregio is ook een regio met speciale noden inzake mobiliteit. Als niet-kustbewoner neem ik akte van een aantal problemen die zich daar voordoen. Er bestaan wetenschappelijke dossiers over de gevolgen voor de mobiliteit van de ontsluiting naar Terneuzen. Dat geldt ook voor het doortrekken van de autosnelwegen naar Frankrijk, wat zou leiden tot een herwaardering van Calais en omstreken. Er is

## Bogaert

ook de problematiek van de luchthaven van Oostende. Er zijn ook een aantal faillissementen in sectoren die nooit meer terugkeren, zoals de overvaart naar Engeland. De regio heeft dus een eigen dynamiek, waarbij de mobiliteit een kapstok is over zee, in de lucht en te land.

Mijnheer de minister, ik kan mij perfect terugvinden in uw administratief antwoord, maar niet in uw beleidsantwoord. Gelet op de specificiteit van de kustregio en gelet op de problemen die zich in de toekomst aankondigen, is het mijns inziens geen overbodige luxe om toch een masterplan op te stellen. Dit doorkruist niets, want ook in Antwerpen bestonden al overlegorganen voor het masterplan, maar toch werd beslist om een masterplan op te stellen, ondanks de goede werking van die bestaande overlegstructuren. Dit geeft alleen maar aan dat het voor de kustregio interessant zou zijn om een en ander ruimer dan louter inzake de mobiliteit te bekijken. De Vlaamse regering zou minstens de moeite moeten doen om voor de kustregio een afzonderlijk masterplan op te stellen – en dat mag dan voor mijn part een plan met een kleine ‘m’ zijn.

**De voorzitter** : Mevrouw Declercq heeft het woord.

**Mevrouw Veerle Declercq** : Ik dank de minister voor zijn antwoord en voor zijn interesse in de kuststreek. We moeten echter opletten voor te veel overlegstructuren. Er is ook al een strategisch plan voor Zeebrugge uitgewerkt en bovendien komen de kustburgemeesters regelmatig samen.

We mogen elk stukje van Vlaanderen bovendien niet afzonderlijk bekijken. De werklozenproblematiek moet in heel Vlaanderen worden bekeken. Elke regio heeft immers zeer ernstige tewerkstellingsproblemen. De kustregio moeten we als geheel benaderen, maar bepaalde problemen moeten we toch ook in een ruimere Vlaamse context bekijken.

De aandacht voor de kustregio is heel belangrijk. Ik vind de reactie op het voorstel van maritieme milieubescherming een beetje krampachtig.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

## Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het afblazen door de NMBS van het investeringsplan voor de spoorwegen

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het afblazen door de NMBS van het investeringsplan voor de spoorwegen.

De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, over het investeringsplan voor de spoorwegen hebben we in dit parlement verschillende keren gediscussieerd tijdens plenaire vergaderingen en tijdens commissievergaderingen. Er wordt bovendien nog druk gediscussieerd over de vraag voor welke termijn dit plan is goedgekeurd.

Vlak voor het kerstreces kondigde de heer Vinck aan dat dit plan niet kan worden uitgevoerd en moet worden herzien. Al het werk dat er in dat plan is gestoken, is dus voor niets geweest. We hadden dat bij de goedkeuring trouwens voorspeld. Zo'n plan moet immers op een reële financieringsbasis gestoeld zijn, maar net die basis ontbrak.

De spoorwegen verhuizen het plan dus van de tafel naar de lade. Dat heeft nadelen, maar ook heel wat voordelen. Het biedt ons de mogelijkheid om een aantal investeringen uit die noodlottige 60/40-verdeelsleutel te halen. We krijgen ook de mogelijkheid om een aantal voor Vlaanderen essentiële investeringen in de ontsluiting van de havens van Gent, Zeebrugge en Antwerpen sneller te laten gebeuren. We krijgen de mogelijkheid om gedeeltelijk een regionalisering van de investeringen door te voeren.

Nu het plan is opgeborgen, staan we enerzijds nergens, maar anderzijds hebben we toch de mogelijkheid om een ander plan te maken. Heeft de federale regering Vlaanderen al gecontacteerd in verband met die heronderhandeling ?

Ik kom net uit de commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervormingen en daar wordt de Driekoningennota van de minister-president besproken. Die nota voorziet voor een deel de regionali-



## Caluwé

sering van de spoorwegen, maar bepaalt ook dat beslissingen daarover pas moeten worden genomen na de Vlaamse verkiezingen van 2004. Betekent dit dat de discussies over de essentiële investeringen en over het inbrengen van een regionale component in de spoorwegen zullen worden uitgesteld tot na 2004 ? Betekent dit dat de echte onderhandelingen over de voor Vlaanderen belangrijke investeringen met betrekking tot de ontsluiting van de havens en in verband met het reizigersverkeer pas zullen plaatsvinden na die verkiezingen ?

Betekent dit volgens niet, mijnheer de minister, dat een aantal essentiële investeringen te ver in de toekomst liggen ? Bent u niet van oordeel dat dit veel sneller aan de orde moet komen, in het licht van de herziening van het investeringsplan en de gedeeltelijke regionalisering van de spoorwegen ? Moeten niet reeds dit jaar bij de federale regeringsvorming voor Vlaanderen noodzakelijke beslissingen worden genomen zonder opnieuw essentiële tijd te verliezen ?

**De voorzitter :** Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert :** Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, de federale regering heeft het Vlaams Gewest nog niet gecontacteerd in verband met een heronderhandeling van het investeringsplan. De noodzaak daartoe is totnogtoe niet gebleken.

Het is bovendien niet zinvol vooruit te lopen op de feiten. Momenteel wordt veel energie gestoken in het opmaken van een nieuwe beheersovereenkomst en een businessplan. Het is niet aangewezen daarbovenop dan nog discussies te beginnen over de herziening van het investeringsplan en dergelijke meer.

Ik wil hier nog aan toevoegen dat er geen nood is aan een nieuw investeringsplan, aangezien het huidige plan nog loopt tot 2012 en er tussentijdse herzieningen zijn gepland. Het debat over de regionalisering staat of valt niet met de discussie over het investeringsplan. Regionaliseren doet men om een betere afstemming binnen het beleidsdomein te realiseren en omvat meer dan een discussie over de investeringsmiddelen alleen.

**De voorzitter :** De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé :** Dat was een bijzonder kort en bondig antwoord. U negeert de duidelijke verklaring van de heer Vinck in de Kamercommissie.

De heer Vinck zegt dat het voorliggende investeringsplan onuitvoerbaar is en dat er een ander moet komen. Toch doet u alsof er een dergelijk plan zou zijn, maar dat is compleet virtueel en onrealistisch.

Aan de andere kant zegt u wel dat goed investeren meer inhoudt dan regionalisering alleen, maar dat het regionale aspect toch ook aan bod moet komen. Mijn conclusie is dat u het met mij eens bent : we kunnen hiermee niet wachten tot 2004, dit moet reeds in 2003 gebeuren. U knikte alleszins toen ik dat zei.

**Minister Steve Stevaert :** Ik heb uw vraag heel goed begrepen.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

---

## Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gevolgen van de liberalisering van de elektriciteitsmarkt

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Roo tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gevolgen van de liberalisering van de elektriciteitsmarkt.

De heer De Roo heeft het woord.

**De heer Johan De Roo :** Mijnheer de minister, de stapsgewijze liberalisering van de Belgische elektriciteitsmarkt komt in 2003 op kruissnelheid. Vanaf 1 januari 2003 kunnen alle Belgische eindafnemers die meer dan 10 gigawattuur per jaar verbruiken, zich vrij bevoorraden, alsook alle Vlaamse bedrijven met een aansluitvermogen vanaf 65 KVA.

Op de Vlaamse markt beschikken momenteel reeds een dozijn leveranciers over een vergunning om elektriciteit te leveren. Vele grote producenten uit de buurlanden kunnen nu stroom verkopen op onze markt. Elektriciteitsverkopers moeten kunnen aantonen dat ze het verkochte volume ook daadwerkelijk kunnen leveren. Blijkbaar beschikken enkel Electrabel en Electricité de France over eigen productiecapaciteit in België. Alle andere elektriciteitsaanbieders moeten dus bij hen aankloppen om stroom aan te kopen of moeten

## De Roo

stroom importeren. Daar blijkt het schoentje te wringen. De schaarse verbindingen tussen het Belgische, Franse en Nederlandse net zijn niet bedoeld om grote hoeveelheden elektriciteit te importeren of te exporteren. Ze zijn bedoeld voor onderlinge bijstand indien productie-eenheden in een land onverwacht zouden uitvallen.

Er is met andere woorden een groot gebrek aan commerciële interconnectiecapaciteit. Over de snelle uitbreiding van de interconnectiecapaciteit met Frankrijk is blijkbaar nog geen beslissing genomen. De concurrentie zal zich derhalve veeleer toespitsen op de distributiemarge dan op een groot aanbod goedkoper geproduceerde stroom. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de snelle uitbreiding van de interconnectiecapaciteit met Frankrijk ?

Een groter volume warmte-krachtkoppeling zou een grotere back-up en een reserve voor het net en voor de verschillende importeurs doen ontstaan. Vandaag wordt in België slechts 4 percent stroom opgewekt door warmte-krachtkoppeling, terwijl het Europese streefdoel 16 percent bedraagt. Waarom is dit percentage zo laag ? Op welke manier zult u het WKK-gebruik stimuleren ?

Het Vlaams Economisch Verbond berekende dat de elektriciteitstarieven voor grootverbruikers met 10 tot 20 percent dreigen te stijgen als gevolg van de groene stroom- en WKK-certificaten. Deelt u de stelling dat er zich in de plaats van de verhoopte prijsverlaging, paradoxaal genoeg een prijsstijging zou kunnen voordoen op de vrije markt ?

Wat is de stand van zaken inzake het behoud van een hoeveelheid gratis stroom voor elke Vlaming ?

Bent u er nog steeds van overtuigd dat dit in een geliberaliseerde elektriciteitsmarkt kan behouden blijven ?

Ik wil eveneens de problematiek van de sociale tarieven benadrukken. Een aantal maanden geleden heb ik daarover reeds geïnterpelleerd. De sociale tarieven moeten behouden blijven, ofwel moeten ze worden aangepast zodat de sociale categorieën zeker niet méér moeten betalen. Ik hoor hierover graag uw visie, mijnheer de minister.

**De voorzitter :** Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert :** De heer De Roo zegt terecht dat de beperkte interconnectiecapaciteit met

Frankrijk een ernstig knelpunt is om tot een concurrentiële elektriciteitsmarkt in België te komen. Een ander belangrijk knelpunt is het feit dat de productie van elektriciteit in België nagenoeg volledig in handen is van één producent, namelijk Electrabel. Beide problemen vallen evenwel onder de bevoegdheid van mijn federale collega, de heer Deleuze. Ik stel voor dat de vraag over de stand van zaken met betrekking tot een snelle uitbreiding van de interconnectiecapaciteit met Frankrijk aan hem wordt gesteld.

Om warmtekrachtkoppeling te bevorderen zal een systeem van warmtekrachtcertificaten ingevoerd worden, naar analogie met het systeem van groenestroomcertificaten. Iedere elektriciteitsleverancier zal voor een bepaald percentage van zijn leveringen warmtekrachtcertificaten moeten voorleggen. Hij kan deze certificaten verkrijgen ofwel door zelf WKK-stroom te produceren ofwel door de certificaten bij WKK-producenten aan te kopen. Als hij onvoldoende certificaten kan voorleggen, zal hij een boete moeten betalen.

De bedoeling van het warmtekrachtcertificatensysteem bestaat erin om het economisch potentieel van WKK in Vlaanderen tegen 2012 volledig in te vullen. Het economisch potentieel in Vlaanderen bedraagt meer dan 20 percent van het totale elektriciteitsverbruik. Een ontwerpbesluit hieromtrent werd reeds principieel door de Vlaamse regering goedgekeurd. Alvorens tot de definitieve goedkeuring van het besluit over te gaan, zal het Elektriciteitsdecreet worden aangepast zodat de rechtsgrond duidelijker wordt.

Om zo snel mogelijk tot concurrentiële elektriciteitsprijzen te komen, besliste de Vlaamse regering om de elektriciteitsmarkt versneld te openen. De vrije elektriciteitsmarkt moet echter aan sociale en ecologische randvoorwaarden voldoen. De randvoorwaarden werden vertaald in openbardienstverplichtingen voor de netbeheerders en de leveranciers. Deze verplichtingen zijn noodzakelijk om de Vlaamse en internationale doelstellingen inzake rationeel energiegebruik, hernieuwbare energiebronnen en emissiereductie te realiseren.

De impact van de groenestroom- en WKK-certificaten op de elektriciteitsprijs werd zo veel mogelijk beperkt. Daarom werden bijvoorbeeld zeer recent de doelstellingen inzake hernieuwbare energiebronnen op korte termijn verlaagd, zodat de noodzakelijke tijd beschikbaar blijft om de vooropgestelde groenestroomproductie uit te bouwen. Daarbij zijn de doelstellingen op iets langere termijn behouden en zelfs verhoogd. Tevens werden de ont-



**Stevaert**

werpteksten voor de maatregelen ter bevordering van warmtekrachtkoppeling aangepast, zodat de ondersteuning efficiënter wordt. Daardoor dalen de te betalen boetes aanzienlijk en wordt de maximale impact op de elektriciteitsprijs gehalveerd.

Op 22 december 1999 besliste het Vlaams Parlement dat elk gezin in Vlaanderen, met ingang van 1 januari 2000, jaarlijks recht had op gratis 100 kilowatt elektriciteit. Sinds de zomer van 2000 wordt deze gratis hoeveelheid elektriciteit afgetrokken van de elektriciteitsfactuur die de gezinnen moeten betalen. Vanaf 1 januari 2002 werd deze maatregel uitgebreid naar gratis 100 kilowatt per gezin, plus 100 kilowatt per gezinslid. Op die manier krijgt een gemiddeld gezin met twee kinderen jaarlijks gratis 500 kilowatt. Voorlopig is deze maatregel beperkt tot juli 2003, namelijk het moment waarop alle huisgezinnen hun elektriciteitsleverancier vrij kunnen kiezen.

Ik ben er voorstander van om deze maatregel ook na juli 2003 voort te zetten. De maatregel is en blijft namelijk een sociale, gezinsvriendelijke en ecologische maatregel. Elektriciteit is een elementaire nutsvoorziening in onze samenleving. Door

het toekennen van een gratis hoeveelheid elektriciteit, wordt een minimale elektriciteitslevering gewaarborgd, evenredig met de gezinsgrootte. Het voordeel is relatief groter voor gezinnen met een laag elektriciteitsverbruik. Dit zijn vooral gezinnen met een laag inkomen en gezinnen die rationeel met elektriciteit omspringen.

De maatregel kan evenwel niet zomaar worden toegepast in een vrije markt. Als leveranciers verplicht worden om gratis elektriciteit te leveren, dan zouden gezinnen met een relatief laag elektriciteitsverbruik nog moeilijk een leverancier vinden, of zou het voordeel van de gratis elektriciteit te niet worden gedaan door een verhoging van de vaste vergoeding die de gezinnen moeten betalen.

Daarom zal binnenkort in het Vlaams Parlement een voorstel worden ingediend voor de voortzetting van de maatregel in de vrije markt waarbij rekening gehouden wordt met de principes van de vrije markt.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.19 uur.*

---