

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



Zitting 2002-2003

30 januari 2003

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over paddentunnels

Vraag om uitleg van de heer Christian Verougstraete tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onderhandelingen met Ryanair voor het openen van een vliegroute tussen Londen en Oostende

Vraag om uitleg 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 vrije keuze van stroomleverancier



## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 30 januari 2003

### **WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Johan Malcorps**

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.10 uur.*

### **Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over paddentunnels**

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

De heer Verfaillie heeft het woord.

**De heer Jan Verfaillie :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, een tiental dagen geleden werd bekendgemaakt dat de Vlaamse regering 350.000 euro vrijmaakt voor de aanleg van paddentunnels in de omgeving van Heuvelland. De bedoeling is dat de padden tijdens het trekseizoen zelfstandig de drukke weg kunnen oversteken. Jaarlijks dragen heel wat vrijwilligers de padden naar de andere kant.

De aanleg van de paddentunnels zou die vrijwilligers nu overbodig maken. Natuurfonds Westland is niet tegen de aanleg van die tunnels gekant, maar ziet niet echt het nut daarvan in en zou liever andere natuurprojecten realiseren met die 350.000 euro.

Heuvelland is een prachtige gemeente – ik zal u trouwens enkele tickets bezorgen voor de rally van Ieper die over de Kemmelberg loopt – en is al jaren vragende partij om nieuwe fietspaden langs de gewestwegen naar Poperinge en Ieper aan te leggen om een verkeersveiliger omgeving te creëren, maar daar blijken telkenmale geen budgetten voor te bestaan. Ook de erbarmelijke staat van en-

kele gewestwegen in Heuvelland moet dringend worden aangepakt. Onder meer de verbindingen van Nieuwkerke naar de Seule en Nieuwkerke-Wulvergem zijn in slechte staat.

Mijnheer de minister, padden zijn blijkbaar belangrijker dan de veiligheid van de schoolgaande jeugd in Heuvelland. Vorige week is in dit verband nogal wat commotie ontstaan tussen het gemeentebestuur en uzelf. U hebt toen in uw ondertussen bekende Stevaertiaanse taal een tegenoffensief gelanceerd en gezegd dat het hier niet om het of/of-verhaal gaat, maar wel om het en/en-verhaal. Ik heb daarom nog eens contact opgenomen met een aantal mensen ter plaatse en met uw bevoegde provinciale diensten. Daaruit blijkt dat het en/en-verhaal zich 300 meter voor en 300 meter achter de paddentunnel zou situeren. Daar zou het bij blijven.

Mijnheer de minister, om welke redenen wordt de aanleg van paddentunnels – die door de bijdrage van vrijwilligers momenteel geen problemen schept – verkozen boven de aanleg van fietspaden ? Is er een mogelijkheid om de prioriteiten te herzien ? Bent u op de hoogte van de acute nood aan fietspaden en de erbarmelijke toestand van bovenvermelde gewestwegen in de omgeving van Heuvelland ?

Ik moet u ook nog de groeten doen van Fientje Moerman. Zij vroeg of die padden tol zullen moeten betalen. Zij had ook nog een suggestie : ze stelt namelijk voor om de padden te leren fietsen zodat ze de fietspaden kunnen gebruiken waardoor geen paddentunnels moeten worden aangelegd. Alle gekheid op een stokje : ik wil er wel op wijzen dat een landelijke gemeente, die het budgettaire omwille van de politiehervorming en andere zaken bijzonder moeilijk heeft, al lang vragende partij is om een aantal zaken te kunnen realiseren, maar die worden telkens verschoven. (*Opmerkingen van de heer Eloi Glorieux*)

## Verfaillie

Mijnheer Glorieux, de politiehervorming heeft niets te maken met slecht bestuur. U bent lokaal niet actief, dus u kunt niet weten wat de budgettaire implicatie is van die politiehervorming voor de lokale besturen. Het is daarom goed dat hier mensen met een lokale verankering aanwezig zijn. Minister Stevaert zal dat beslist kunnen beamen.

Ik vind het vreemd dat de gemeente al jaren aan uw diensten vraagt om enkele plaatselijke zaken te realiseren, wat telkens wordt uitgesteld omwille van een gebrek aan middelen, en dat nu plotseling toch 350.000 euro uit de lucht komt vallen om die paddentunnels aan te leggen.

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

**Mevrouw Veerle Declercq** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik hou van humor, maar ik betreur de manier waarop deze kwestie wordt voorgesteld. Dat is niet goed voor de politieke wereld, want die manier van voorstellen is niet correct. De mensen onthouden enkel dat er is gezegd dat er geen geld is voor fietspaden, maar wel voor paddentunnels. Ze verliezen het geheel uit het oog.

**De heer Jan Verfaillie** : Ik heb alleen maar gezegd dat de gemeente al jaren een aantal investeringen wil doen, maar dat ze nooit budgetten krijgt en dat er nu plots 350.000 euro is voor de aanleg van paddentunnels.

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

**Minister Steve Stevaert** : Mijnheer de voorzitter, collega's, er waren inderdaad jarenlang geen budgetten tijdens vorige regeringen. Nu zijn er wel en we trachten die zinvol te besteden. Een van de prioriteiten van minister Kelchtermans was het tegengaan van de versnippering in Vlaanderen. Wij hebben dat ook in ons regeerakkoord opgenomen. Om die versnippering tegen te gaan, zullen we inderdaad paddentunnels moeten aanleggen. Het probleem is natuurlijk dat mijn voorgangers geen paddentunnels hebben laten aanleggen bij het aanleggen van wegen.

De gemeente Heuvelland beschikt over een goedgekeurd mobiliteitsplan zodat ze via de subsidieregeling voor de aanleg van fietspaden de timing zelf kan bepalen en de geplande fietspadenprojecten dus versneld kan realiseren. De volgende fietspadenwerken kunnen voor 100 percent worden gesubsidieerd : de ontdubbeling van het fietspad tus-

sen De Klijte en Loker langs de N375, de ontdubbeling van het fietspad tussen Ieper, Sint-Elooi en Wijtschate langs de N365 en de aanleg van fietspaden tussen Nieuwkerke en Ieper langs de N331. Andere fietspaden kunnen worden aangelegd met een 80/20-subsidieregeling. Verder wordt er voor het structureel onderhoud van de N314 tussen Nieuwkerke en Wulvergem in hetzelfde indicatieve driejarenprogramma in een bedrag van 1,25 miljoen euro voorzien. Ook is de herinrichting van de doortocht van Dranouter gepland voor een bedrag van 1 miljoen euro.

Uit dit overzicht blijkt dat er verschillende investeringsprojecten zijn gepland. Ik begrijp de opmerkingen dus niet goed. Als de burgemeester zijn dossiers kent, weet hij dat er budgetten voor zijn.

De aanleg van paddentunnels is niet nieuw. Analoge projecten zijn gerealiseerd in Kruishoutem en onder de ring rond Tienen. In Kruishoutem had het gemeentebestuur eerst ook niet begrepen dat het om een combinatieverhaal ging. We hebben toen wat uitleg gegeven en de bevolking heeft dat geapprecieerd. Ze was niet tegen paddentunnels, maar voor fietspaden. Het zou dom zijn de mogelijkheid de combinatie van paddentunnels en fietspaden niet te benutten.

Mijnheer Verfaillie, de projectgroep Natuurtechniek van de AWW coördineert de projecten en zoekt de meeste geschikte locaties na studie en evaluatie van het terrein. Uw stelling dat er 350.000 euro werd uitgegeven voor de aanleg van deze paddentunnels is nogal misleidend, maar als u erop aandringt, wil ik dat budget gerust schrappen. Als dat gebeurt, wordt alles geschrapt, want het project in kwestie omvat behalve de aanleg van een geleidingswand en een paddentunnel ook structureel onderhoud van 500 meter weg en de vernieuwing van een oude vervallen duiker onder de weg. De prijs van de paddentunnel neemt maar 30 percent van het hele bedrag in beslag. Het project draagt dus vooral bij tot een verbetering van het wegenet.

Het project komt niet alleen de veiligheid van de padden ten goede, maar ook die van de vrijwilligers die nu de padden de weg overdragen. Dat overdragen is na de aanleg van de paddentunnels immers niet meer nodig. Toch zullen de vrijwilligers nog altijd een belangrijke bijdrage moeten leveren, want ze zullen ervoor zorgen dat de paddentunnels vrij en toegankelijk blijven voor de padden.

## Stevaert

Mijn administratie deelt me mee dat het Natuurfonds Westland nooit heeft geopperd dat het een ander project verkiest. Er zijn nog andere knelpunten voor paden in de omgeving, maar die liggen niet langs gewestwegen en komen dus niet in aanmerking komen voor ontsnipperingsmaatregelen die worden gefinancierd door de administratie Wegen en Verkeer.

De keuze voor deze site werd gemaakt in overleg met de projectgroep Natuurtechniek van de administratie Wegen en Verkeer, de cel Natuurtechnische Milieubouw van de Aminor en de auteurs van de 'Studie Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek Leefmilieu 99'. Die studie bevat een doelmatigheidsanalyse van amfibieëntunnels in Vlaanderen. Er zijn volgens mij dus voldoende garanties voor een goed project.

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

**De heer Jan Verfaillie** : Mijnheer de minister, u brengt altijd een verhaal dat schitterend lijkt, maar het is niet zo schitterend als u het voorstelt.

Ik zou toch eens een antwoord willen op een fundamentele vraag. Hoe komt het dat als een gemeentebestuur een fietspad wil aanleggen, een dorpskern wil vernieuwen of een weg opnieuw wil aanleggen, het 10, 20 of 30 keer moet vergaderen met de mensen van de AWW om tot een budgettaire overeenkomst te komen ? Hoe komt het dat er in dit specifieke geval, waarbij er geen vragende partij was, plots 350.000 euro is vrijgemaakt voor onder andere de aanleg van een paddentunnel ? Er wordt ook een stuk van het wegdek vernieuwd, maar daarover is geen enkele vorm van overleg gepleegd.

Ik vind dat eigenaardig. Als een gemeente investeringen wil doen om de veiligheid te verbeteren, zijn talloze overlegvergaderingen nodig, moeten er mobiliteitsplannen worden voorgelegd, komt dat voor de provinciale verkeerscommissie, enzovoort. Een hele reeks instanties moeten hun zeg daarover doen. Voor die paddentunnel valt nu plots 350.000 euro uit de lucht zonder dat enig overleg nodig was. Ik begrijp dat niet.

**Minister Steve Stevaert** : Dit is een totaal ander verhaal. Het wegdek bevindt zich in zeer slechte staat. Het is er bijzonder gevaarlijk. We willen de weg herstellen, maar niet op een domme manier. Als we geen paddentunnels zouden aanleggen, zou u vragen waarom dat niet gebeurt. De administra-

tie pakt de werken op deze manier aan omdat de voorbije jaren bepaalde inzichten zijn gegroeid.

Ik weet hoe moeilijk het is om burgemeester te zijn, maar deze burgemeester slaagt erin om van een goed dossier een slecht te maken. Dat vind ik dom. De Vlaamse overheid investeert in zijn gemeente. De weg wordt hersteld met fietspaden en paddentunnels. Ik zou als burgemeester blij zijn en zeggen dat er nog nooit zo'n goede minister is geweest. Dat is de moderne manier van politiek bedrijven.

Zich tegen de paddentunnels afzetten, is bijzonder dom. De suggestie van mevrouw Moerman volg ik niet. Het behoort niet tot mijn overtuiging om de zwakkeren te belasten, en paden behoren tot de zwakkeren.

**De heer Jan Verfaillie** : U bent verkeerd ingelicht. Mijn bronnen zeggen dat het helemaal anders is gebeurd. Er was eerst een vraag naar paddentunnels. Om de gemoederen te bedaren, worden er ook nog een aantal andere werken uitgevoerd. U stelt de zaken verkeerd voor.

**Minister Steve Stevaert** : Als dat waar is, moeten we de paden dankbaar zijn, want dan is het dankzij hen dat de mensen fietspaden krijgen en dat de weg wordt hersteld. Uiteraard is er soms druk vanuit verschillende hoeken. Het is goed dat er dankzij ecologisch bewuste mensen ook iets aan verkeersveiligheid wordt gedaan.

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

– *Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

---

**Vraag om uitleg van de heer Christian Verougstraete tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onderhandelingen met Ryanair voor het openen van een vliegroute tussen Londen en Oostende**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Verougstraete tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onderhandelingen met Ryanair voor het openen van een vliegroute tussen Londen en Oostende.

**Voorzitter**

De heer Verougstraete heeft het woord.

**De heer Christian Verougstraete** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, 2002 was geen succesvol jaar voor de Oostendse luchthaven. Het aantal bewegingen van vliegtuigen daalde met 5 procent tot 37.336. De vervoerde vracht daalde met 35 procent tot 57.130 ton. Tevens werden ook minder passagiers vervoerd, met name 103.375 of een daling met 12 procent.

Via de pers vernam ik midden december dat er onderhandelingen aan de gang zijn met de Ierse luchtvaartmaatschappij Ryanair, gekend om zijn lage tarieven, met de bedoeling een passagierslijn tussen Londen en Oostende te openen. Zowel Londen en Oostende als historische steden zouden worden uitgespeeld als troefbestemmingen. Naar verluidt zou Ryanair de Oostendse luchthaven nieuw leven kunnen inblazen. Het is een middelgrote luchthaven met het grote voordeel dat ze volledig is uitgerust. Het gros van de passagiers dat via Charleroi met Ryanair vliegt, bestaat uit Vlamingen. Er is in Vlaanderen dus zeker een markt.

Mijnheer de minister, ik wil u enkele vragen stellen. Maken de onderhandelingen met Ryanair een kans tot het openen van een passagierslijn tussen Oostende en Londen ? Over hoeveel vluchten zou het gaan ? Welke bijkomende werkgelegenheid zou hierdoor ontstaan ? Beantwoorden de vliegtuigen van Ryanair aan de aanvaardbare geluidsnormen ? Voorziet het Vlaams Gewest in eventuele gunstmaatregelen, zoals verlaagde landingsrechten om Ryanair aan te trekken ? Bestaat dan niet het risico van inbreuk op de concurrentieregels ? Op dat vlak is er momenteel een geding aan de gang bij de Europese Commissie over bepaalde Waalse gunstmaatregelen.

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

**De heer Jan Verfaillie** : Mijnheer Verougstraete, ik vind 37.336 vliegbewegingen nogal veel. Ik vrees dat dat niet helemaal klopt.

**De heer Christian Verougstraete** : Ik heb dat via de pers vernomen.

**De heer Jan Verfaillie** : Ik wil me aansluiten bij deze vraag. Ik las vandaag in de krant in het regionale nieuws dat er volgens minister Vande Lanotte tien knelpunten waren voor Ryanair. Er zouden er al acht zijn opgelost. Mijnheer de minister, wat

waren die tien knelpunten ? Welke zijn er opgelost ?

Mijnheer de minister, zowel u als federaal minister Vande Lanotte doen geheimzinnig over de overeenkomst met Ryanair. Wanneer komen die onderhandelingen in een eindstadium ? Zullen we intens kunnen samenwerken met Ryanair ?

Een aantal Oostendse politieke partijen en maatschappelijke geledingen hebben eergisteren een gemeenschappelijke verklaring over de Oostendse luchthaven ondertekend. Ik zal over de inhoud daarvan een afzonderlijke vraag om uitleg indienen. De politieke partijen en de vakbonden engageren zich om tegen 2008 de tewerkstelling te verdubbelen. Als dat niet gebeurt, zullen ze er het bijltje bij neerleggen. Alle stappen in de goede richting zijn dus heel belangrijk.

Verkoopt minister Vande Lanotte misschien wat peptalk om te tonen dat hij met het dossier bezig is, maar is het niet zo dat andere actoren over de zaak beslissen ?

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

**De heer Eloi Glorieux** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik weet niet hoever dat dossier is gevorderd en in welke mate de opgelaten ballonnetjes op de werkelijkheid zijn gestoeld.

Ik betwijfel of het wel verstandig is om een maatschappij als Ryanair naar Oostende te halen voor dergelijke korteaafstandsvluchten. Het is nogal wies dat dit voor concurrentie zal zorgen met andere vervoersmodi, zoals de trein, die we toch willen promoten, en de ferrymaatschappijen, die het al moeilijk hebben. Vliegverkeer, en zeker voor korte afstanden, is het minst milieuvriendelijk en het minst rationeel inzake energieverbruik en luchtvervuiling per afgelegde kilometer.

De Waalse vakbonden hebben bij de arbeidsrechtbank een zaak aanhangig gemaakt tegen Ryanair omdat ze de Belgische sociale wetgeving niet zou naleven in Charleroi. De manier waarop ze haar personeel tewerkstelt doet vragen rijzen over het nut van het aantrekken van een maatschappij voor zulke korte afstanden.

Mijnheer de minister, welke garanties kunnen er worden ingebouwd dat, als Ryanair toch naar Oostende zou komen, dat niet ten koste gaat van andere vervoersmodi die milieuvriendelijker zijn en evengoed veel mensen tewerkstellen ? Welke ga-



**Glorieux**

ranties kunnen er worden ingebouwd dat Ryanair wel de sociale wetgeving zou naleven? Met welk sociaal statuut zullen de mensen daar worden tewerkgesteld?

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

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, het gaat in de beginfase over een dagelijkse heen- en terugvlucht tussen Londen Stansted en Oostende. Die verbinding zal geen rechtstreekse tewerkstelling met zich meebrengen voor de luchthaven. Bijkomende onrechtstreekse arbeidsplaatsen kunnen wel worden verwacht. Ryanair zal ook geen eigen personeelsleden tewerkstellen. Ryanair zou toestellen van het type B737-800 inzetten die voldoen aan de strengste geluidsnormen.

Over die aangelegenheden gaan de onderhandelingen, en ze zijn nog niet afgerond. De twee overblijvende knelpunten zijn : komt Ryanair, of komt deze maatschappij niet?

**De heer Christian Verougstraete** : Mijnheer de minister, in de pers staat dat die onderhandelingen op het einde van deze maand zouden worden afgerond. Dat is blijkbaar niet het geval.

**Minister Steve Stevaert** : Het parlement moet zijn werk doen, en moet vragen om uitleg stellen, maar dergelijke onderhandelingen kunnen niet in het openbaar worden gevoerd. Er zijn heel veel punten die onze aandacht trekken, maar de onderhandelingen zijn nog niet helemaal afgerond.

**De heer Jan Verfaillie** : Ik kan alleen maar toejuichen dat de Vlaamse overheid inspanningen levert. Mijnheer de minister, houdt u rekening met uw goedgekeurde congresstukken, waarin de sp<sup>a</sup> heeft beslist dat voor afstanden onder de 600 kilometer alleen het spoor of de weg in aanmerking komen?

**Minister Steve Stevaert** : Ook daar hebben we een oplossing voor : we vliegen over Madrid.

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

**Vraag om uitleg 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 vrije keuze van stroomleverancier**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg 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 vrije keuze van stroomleverancier.

De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, er werden de jongste tijd veel vragen gesteld over de liberalisering van de energiemarkt. Dat is ook logisch omdat het een nieuw gegeven is dat we nog moeten leren kennen.

Enkele maanden geleden stelde ik een vraag om uitleg over de mate waarin de ondernemingen en het publiek werden geïnformeerd over de mogelijkheid om een andere stroomleverancier te kiezen. Mijn bezorgdheid ging uit naar de vraag of de betrokken KMO's op de hoogte zijn van de mogelijkheid om van stroomleverancier te veranderen en van de voordelen die dit kan opleveren.

Vanaf 1 januari is de stroommarkt in Vlaanderen voor minstens 25.000 KMO's vrijgemaakt. Vanaf 1 juli wordt de markt vrijgemaakt voor alle bedrijven en huisgezinnen. De keuze van stroomleverancier moet een bewuste keuze worden in functie van de stroomfactuur, maar ook in functie van de milieuwaaarde van de geleverde elektriciteit.

Volgens een enquête van Unizo is de energiefactuur voor 55 percent van de Vlaamse KMO's een belangrijke bedrijfskost. Bij de grotere KMO's vanaf 10 personeelsleden noemt 44 percent van de ondernemers de bedrijfskost zeer belangrijk voor hun onderneming.

Zoals wettelijk bepaald, stuurden de intercommunales in oktober alle bedrijven die in aanmerking kwamen voor vrijmaking een brief over de mogelijkheid zelf een stroomleverancier te kiezen. 43 percent van de KMO's zegt zo'n brief te hebben ontvangen. Ruim 29 percent zegt zo'n brief niet te

## Glorieux

hebben ontvangen en 28 percent beweert het zich niet meer te kunnen herinneren. Overigens vindt ruim de helft van de Vlaamse KMO's dat ze nog onvoldoende geïnformeerd zijn over de vrijmaking van de energiemarkt. Bij de kleinste KMO's loopt dat zelfs op tot 60 percent. Amper 5 percent van de Vlaamse KMO's beweert al wel actief te hebben gezocht naar een elektriciteitsleverancier, wat bijzonder weinig is, gezien het belang dat zij daarbij hebben.

Dit alles bevestigt de bezorgdheid die ik voordien uitte : de KMO's zijn zich, ondanks de informatiesessies die onder meer de regionale Kamers van Koophandel, Unizo en dergelijke meer organiseerden, onvoldoende bewust van de mogelijkheid en het belang om de energiemarkt in haar globaliteit kritisch te bestuderen. We kunnen ervan uitgaan dat bij de vrijmaking van de markt voor de gezinnen, vanaf 1 juli 2003, de onwetendheid bij de doorsnee burger nog veel groter zal zijn dan bij de ondernemingen. Dit zal vooral het geval zijn bij de kansarmere gezinnen. In het Verenigd Koninkrijk is reeds duidelijk gebleken dat kansarme gezinnen veel minder profiteerden van die vrijmaking. Dit kan worden toegeschreven aan de beslommeringen die dit met zich meebrengt, maar ook aan hun onwetendheid. Nochtans biedt deze vrijmaking een uniek instrument voor de bewustmaking van de consumenten over de sociaal-ecologische oorsprong van hun stroombevoorrading.

Ondertussen lijkt het erop – een definitief oordeel is er immers nog niet – dat de Raad voor Mededinging de automatische overdracht van klanten van de gemengde intercommunales aan Electrabel en Luminus zal terugfluiten. Zo heeft de Raad ernstige bedenkingen bij de overdracht van klanten van de IMEA, de Intercommunale Maatschappij voor Energievoorziening Antwerpen, aan Electrabel dochter ECS, Electrabel Consumer Solutions. Dit heeft ook gevolgen voor de hele Vlaamse elektriciteitsmarkt, omdat de onzekerheid over de structuur van de gemengde intercommunales een bijkomende hinderpaal vormt voor de ontwikkeling van de concurrentie. De ervaring leert dat slechts een zeer beperkt deel van de vrijkomende klanten van leverancier verandert.

De Financieel Economische Tijd besluit hieruit dat, als Electrabel met een marktaandeel van 80 percent op de Vlaamse markt kan beginnen, de ruimte voor nieuwkomers beperkt is. De nieuwkomers moeten daarenboven uitgaven doen om klanten te werven, terwijl Electrabel dat uiteraard niet hoeft

te doen. De VREG schat de waarde van deze voor-sprong bij de verbruikers die al in 2002 vrijkwamen op 36,8 miljoen euro voor de Electrabel-groep. Voor dit jaar, waarin de Vlaamse stroommarkt volledig wordt vrijgemaakt, zou het voordeel tot in de honderden miljoenen euro kunnen oplopen. Hierdoor ontstaat een fundamentele concurrentievervalsing met nieuwe kleinere stroomleveranciers op de markt, die uitsluitend of in belangrijke mate groene stroom aanbieden, zoals onder meer Eco-power en WattPlus.

Een negatieve beslissing van de Raad zet de hele splitsing van de gemengde intercommunales en de onderliggende contracten tussen Electrabel en de gemeenten op de helling. Dit zal zeker ook gevolgen hebben voor de financiering van de gemeentebegrotingen. De constructie met Electrabel is vanaf het begin een twijfelachtige bedoening geweest, die ons nu echter zeer zuur zou kunnen opbreken.

Mijnheer de minister, wordt overwogen bijkomende informatie te verstrekken aan de KMO's inzake de mogelijkheid om van stroomleverancier te veranderen ? In welke mate worden de KMO's aangemoedigd om, in functie van de realisatie van de groenestroomdoelstelling van de Vlaamse overheid, zoveel mogelijk te kiezen voor groenestroomleveranciers ?

Hoe zal de Vlaamse overheid de individuele gezinnen, die ook vrijgemaakt worden vanaf 1 juli 2003, informeren over de mogelijkheid en de procedure om van stroomleverancier te veranderen ? KMO's die reeds heel veel informatie hebben, blijken immers toch niet zo goed op de hoogte te zijn.

In welke mate zal tegemoet worden gekomen aan de fundamentele bezwaren van de Raad voor Mededinging inzake de concurrentievervalsende samenwerking tussen de gemengde intercommunales en Electrabel ? Welke gevolgen zal dit hebben voor de gemeentebegroting en hoe zullen deze problemen worden aangepakt ?

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

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, de VREG geeft alle afnemers van elektriciteit en gas objectieve informatie over de vrijmaking van de Vlaamse energiemarkt.

In het najaar van 2002 heeft de VREG een communicatiecampagne opgezet. Via radiospots werd de VREG bij het publiek bekendgemaakt en werden luisteraars ertoe aangezet om de VREG-website te bezoeken. In de vakbladen van Unizo, het



## Stevaert

VEV, Nelectra en andere bedrijvenkoepels werden advertenties en redactionele artikels gepubliceerd. Daarnaast hebben medewerkers van de VREG en van mijn kabinet op diverse bijeenkomsten van bedrijven presentaties gegeven over de vrijmaking van de energiemarkt.

De VREG-website wordt vaak vermeld als de beste informatiebron met betrekking tot de vrijmaking van de energiemarkt in België. De website wordt momenteel volledig vernieuwd om de verschillende verbruikersgroepen – bedrijven, particulieren en openbare besturen – zo goed mogelijk te informeren. De VREG biedt via haar website naast informatie ook een bedrijvenforum aan met de bedoeling om bedrijven, waaronder in de eerste plaats de KMO's, in contact te brengen met de energieleveranciers.

De bevraging die de VREG organiseerde bij de bedrijven die zich aangemeld hebben op het VREG-bedrijvenforum, komt tot genuanceerdere bevindingen dan de Unizo-enquête waar de vraagsteller naar verwijst. Zo vindt slechts 13 percent van de bedrijven die geen elektriciteitsleverancier hebben gekozen, dat ze onvoldoende geïnformeerd waren. Bijna twee derde verwijst naar het feit dat ze onvoldoende offertes hebben ontvangen. Bijna 50 percent meldt dat de offertes die ze ontvingen, onvoldoende duidelijk waren.

In de gasmarkt was er een belangrijker informatieprobleem. 29 percent van de onbesliste bedrijven vindt namelijk dat ze onvoldoende geïnformeerd waren. Toch is het gebrek aan voldoende offertes ook hier met 40 percent veruit de belangrijkste oorzaak van niet-beslissing. Daarnaast klaagt 18 percent van de KMO's over onduidelijke offertes van gasleveranciers.

Deze cijfers geven een genuanceerder beeld dan de Unizo-enquête die trouwens op een foutieve wijze in de pers werd weergegeven. De Unizo-enquête was zowel gericht tot KMO's die reeds op 1 januari 2003 hun energieleverancier konden kiezen, als tot bedrijven die pas op 1 juli 2003 in aanmerking komen. Dit verklaart waarom bijna 30 percent van de bedrijven geen informatiebrief van de netbeheerder heeft ontvangen. De bedrijven die op 1 januari 2003 in aanmerking kwamen, hebben deze brief, zoals wettelijk is bepaald, wel degelijk ontvangen.

Tijdens het voorjaar zal de VREG een nieuwe informatiecampagne lanceren met radiospots, week-

bladadvertenties, internetadvertenties en dergelijke. Het doel van deze campagne is de KMO's en de gezinnen die op 1 juli 2003 in aanmerking komen, te informeren over de vrijmaking van de energiemarkten. De campagne zal ook bijdragen tot de bewustwording van de KMO's die reeds op 1 januari 2003 hun energieleverancier vrij konden kiezen en van deze mogelijkheid nog geen gebruik maakten.

Het ontbreken van definitieve distributienettarieven voor elektriciteit en aardgas creëert zowel bij leveranciers als bij afnemers onzekerheid. De leveranciers kunnen geen coherente en volledige offertes aanbieden en de afnemers kunnen de verschillende offertes moeilijk vergelijken. Als gevolg hiervan maakten tot nog toe relatief weinig bedrijven een actieve leverancierskeuze. Er wordt verwacht dat heel wat KMO's hun elektriciteits- en gasleverancier zullen kiezen van zodra er meer duidelijkheid is over de distributienettarieven. De oplossing voor dit probleem ligt uiteraard volledig in handen van de CREG, de federale regulator bevoegd voor de distributienettarieven.

Tot op heden heeft geen enkele leverancier een concreet aanbod voor de verkoop van groene stroom aan eindafnemers gelanceerd. Nochtans is te verwachten dat sommige nieuwe leveranciers zich juist met een groen imago zullen willen profileren tegenover hun concurrenten. Met het systeem van certificaten voor en met de gratis distributie van groene stroom zorgt de Vlaamse overheid zowel aan de aanbodzijde als aan de vraagzijde voor een stimulans.

Binnenkort zullen de toepassingsmodaliteiten voor de gratis distributie van groene stroom nader worden uitgewerkt. Ik vind dat er heel wat voordelen verbonden zijn aan lokaal geproduceerde groene stroom. Daarom moet die stroom gratis over het distributienet kunnen worden vervoerd. Om het systeem betaalbaar te houden, is het niet de bedoeling dat groene stroom die in het buitenland wordt geproduceerd, ook gratis over het distributienet kan worden vervoerd. Dat is dus een bevoordeling van de groene stroom die we hier produceren, omdat het goedkoper is om in het buitenland groene stroom te produceren.

Het is voorlopig nog wachten op het oordeel van de Raad voor Mededinging over het eerste Vlaamse concentratiedossier van Electrabel Customer Solutions en de gemengde intercommunales. Volgens het verslag van de dienst voor de Mededinging zou de regeling met betrekking tot de standaardleverancier een onaanvaardbaar voordeel toekennen aan Electrabel.

**Stevaert**

In tegenstelling tot wat de vraagsteller suggereert heeft de VREG nooit cijfers gepubliceerd over de waarde van de voorsprong die Electrabel zou krijgen door de standaardleverancierregeling. De standaardleverancierregeling werd ingevoerd om de continuïteit van de elektriciteitsvoorziening en de bevoorradingszekerheid te waarborgen. Alle energieverbruikers die geen actieve keuze maken voor een bepaalde leverancier, worden volgens deze regeling overgedragen aan een leverancier die door de netbeheerder wordt aangeduid.

De VREG heeft beslist dat afnemers die op een bepaalde datum worden toegewezen aan een standaardleverancier, vanaf 2 maanden na die datum en daarna op elke eerste dag van de volgende maand de mogelijkheid hebben om een andere energieleverancier te kiezen. Zowel de afnemers in kwestie als de nieuwe leveranciers krijgen door deze regeling extra tijd om een contract af te sluiten. Van zodra een afnemer een contract ondertekent met een bepaalde leverancier, gelden uiteraard enkel de opzegvoorwaarden van dat contract.

Ik ben ervan overtuigd dat de standaardleverancierregeling de vrije concurrentie niet in het gedrang brengt. Een verbod op de toepassing van deze regeling dreigt trouwens de laatste fase van de vrijmaking van de elektriciteits- en gasmarkt in Vlaanderen voor onbepaalde tijd uit te stellen. Het is bovendien niet vanzelfsprekend een alternatieve regeling uit te werken die enerzijds garandeert dat afnemers niet zonder energie vallen en anderzijds voldoende garanties biedt voor een concurrentiële markt.

De dienst voor de Mededinging stelt een aantal maatregelen voor om de effectieve concurrentie op de Vlaamse energiemarkt te versterken. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan de verplichte veiling van virtuele productiecapaciteit door Electrabel, het beëindigen van het CPTÉ-contract en het verbod om de naam Electrabel te gebruiken op het niveau van distributie en levering. Voor een belangrijk deel behoren deze maatregelen tot de bevoegdheid van de federale overheid. Op Vlaams niveau zal de VREG erover waken dat de netbeheerders de verschillende leveranciers onder gelijke en niet-discriminerende voorwaarden toegang verlenen tot het distributienet.

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

**De heer Eloi Glorieux :** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb nog enkele bijkomende opmerkingen en vragen.

Groene stroom die in het buitenland wordt opgewekt, kan nu nog gratis via het net worden getransporteerd. Die mogelijkheid wordt dus afgeschaft.

**Minister Steve Stevaert :** We willen de groene stroom bevoordelen die hier decentraal wordt geproduceerd. We krijgen regelmatig de vraag waarom de doelstellingen in verband met groene stroom niet in het buitenland mogen worden gerealiseerd. Dat is immers goedkoper. Daarom en omdat die druk zal blijven bestaan, hebben we de zojuist vermelde regeling in het leven geroepen.

**De heer Eloi Glorieux :** Ik krijg van sommige kandidaat-stroomleveranciers voor de Vlaamse markt het bericht dat ze voorlopig niet aan certificaten voor groene stroom geraken. Als er al een wordt verkocht, is dat tegen de boeteprijs. Terwijl in Vlaanderen inspanningen worden geleverd om te investeren in groene stroom, willen sommige leveranciers nu al groene stroom aanbieden die ze in reeds bestaande installaties in het buitenland opwekken. Daar zijn natuurlijk gevaren aan verbonden. Ik kan me voorstellen dat heel grote maatschappijen het plan opvatten om in Zwitserland een grote waterkrachtcentrale op te kopen om dan massaal zagezegd groene stroom te kunnen invoeren.

Is het niet mogelijk om eens heel goed en duidelijk te bepalen wat we verstaan onder groene stroom uit het buitenland ? Als het bijvoorbeeld gaat om stroom uit Nederland die is opgewekt via wind, en zolang we in Vlaanderen niet de kritische massa van bij ons opgewekte groene stroom halen, zie ik geen gevaren die zijn verbonden aan het bevoordelen van de import. Er wordt toch ook elektriciteit vanuit Frankrijk ingevoerd die wordt opgewekt via kernenergie ? Die ingevoerde groene stroom mag dan natuurlijk niet meetellen voor de realisatie van onze doelstellingen in verband met groene stroom.

Heeft de Vlaamse overheid eigenlijk al een leverancier gekozen ?

**Minister Steve Stevaert :** Wij hebben nog geen leverancier gekozen. De dossiers in dat verband worden voorbereid. De definitie van groene stroom is ondertussen duidelijk. Groene stroom uit het buitenland is nu op dezelfde manier gedefinieerd als groene stroom die we zelf produceren.

## Stevaert

Ik krijg ook vaak de melding dat leveranciers graag groene stroom uit het buitenland zouden importeren. We moeten echter onze economie stimuleren om decentraal groene stroom te produceren. De verkopers vinden het heel erg dat groene stroom enkel kan worden aangekocht tegen het tarief van het boetesysteem. Ik vind dat juist een teken van een geslaagd beleid, want dat was een van de doelstellingen. Als de tarieven lager zouden liggen dan in het boetesysteem, zou de druk op de markt verdwijnen en dan zal er hier nooit een productie-infrastructuur voor groene stroom worden uitgebouwd. We moeten dit beleid dus volhouden. Tegenover de import van restjes stroom die worden opgewekt via kernenergie kunnen we immers geen concurrentiebeleid plaatsen. Dat is bijna onmogelijk.

Het huidige systeem is goed, ondanks het feit dat we niet bevoegd zijn voor het tarievenbeleid. Er had nooit iemand gedacht dat we het transport van groene stroom gratis zouden maken. Dat is uniek in de wereld. Dit zou in de toekomst een blijvend voordeel moeten zijn.

**Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer :** Waarom heeft de Vlaamse Gemeenschap nog geen leverancier gekozen ?

**Minister Steve Stevaert :** Het is niet zo simpel. Waarom hebben de Vlaamse gemeenten nog niet gekozen ?

**Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer :** Sommige gemeenten hebben al een keuze gemaakt. Grotere organisaties moeten dat ook nog doen.

**De heer Jan Verfaillie :** Zijn er spelregels omtrent de verschillen tussen gewesten ?

**Minister Steve Stevaert :** In Brussel bijvoorbeeld wordt de markt niet vrijgemaakt. Het Vlaams Parlement kan dus niet kiezen. In Vlaanderen is de vraag wat de verschillende diensten zullen doen. Wat doen we bijvoorbeeld met VOI's ? Ik ben ervan overtuigd dat het verstandig is om zo algemeen mogelijk te gaan. Op die manier wordt het aankoopvolume groter. Wat moet er bijvoorbeeld gebeuren met de gebouwen voor onderwijs ? Die nemen een enorm volume af en hebben een 'trekker' nodig.

**De heer Jan Verfaillie :** Elke school afzonderlijk betaalt de elektriciteit toch vanuit de eigen werkmiddelen.

**Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer :** De minister verwijst daarnaar. Als overheid zou ik me groepen voelen om de trekker te zijn. De overheid heeft tenslotte ook een voorbeeldfunctie. Als trekker zit je in een fundamentele positie om te onderhandelen. Er zal via een openbare aanbesteding moeten worden gewerkt.

**De heer Jan Verfaillie :** Dit is echt op het lijf geschreven van minister Stevaert. Als de gemeenten bijvoorbeeld proberen samen te werken met de Vlaamse overheid om tot één algemene aanbesteding te komen, dan kan er misschien op bepaalde kosten worden bespaard. Dat kan er dan bijvoorbeeld toe leiden dat de wegverlichting gratis wordt.

**De heer Jean Geraerts :** De Limburgse gemeenten willen samenwerken op provinciaal niveau. Is dat niet concurrentievervalsend ? Er zal één grote afnemer zijn, waardoor de kleine maatschappijen niet kunnen meedingen. Ze zullen uiteindelijk van de markt verdwijnen. Dat veroorzaakt opnieuw een monopoliepositie.

**Minister Steve Stevaert :** Ik geef het voorbeeld van de spoorwegen. Hun situatie is een beetje te vergelijken met die van de Vlaamse overheid. De spoorwegen hebben stroom nodig voor hun stations. Dat is totaal andere stroom dan de stroom die ze nodig hebben voor hun treinenpark. Ze zullen waarschijnlijk met de lokale intercommunales hun stations bevoorraden, en met grote spelers hun treinen.

Als minister van Energie is het niet mijn taak om dit dossier te behandelen. Er is een externe partner voor nodig omdat dit me in een moeilijke situatie zou brengen van rechter en partij. Een externe partner kan het dossier voorbereiden en op de markt zoeken waar het beste energie kan worden aangekocht. Er zullen veel verschillen zijn. Ik denk onder meer aan dag- en nachtstroom en piekstroom. Er moet een ingenieus model worden gezocht waardoor de factuur daalt.

**Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer :** Dat is een taak van de minister van Financiën en de minister bevoegd voor gebouwen.

Ik vind dit een belangrijk debat. De liberalisering heeft de bedoeling de prijs te drukken. Via een openbare aanbesteding zal de reële kostprijs duidelijk worden. Dat is niet nadelig voor de markt of de verkoper. Gemeenten en veel organisaties aarzelen omdat ze onzeker zijn.

**Minister Steve Stevaert** : Als een gemeente erin slaagt om tegen een scherpe prijs energie aan te kopen bij een andere maatschappij dan de eigen intercommunale, dan moet die daarvoor gaan.

**De heer Jan Verfaillie** : Dat is toch geen probleem. We herinneren ons nog het dossier van het Gemeentekrediet.

**Minister Steve Stevaert** : Ik heb het dossier van het Gemeentekrediet opengebrouwen. De weerstand was toen erg groot en financiële diensten zijn eenvoudiger dan energiediensten. De gemeentebesturen moeten het spel correct spelen en kopen bij diegene die de beste prijs biedt. Daarom is het belangrijk hoe de lastenboeken worden opgesteld.

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

– *Het incident wordt gesloten om 11.10 uur.*

---