

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



Zitting 2002-2003

18 februari 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het effect van de gratis 100 kWh elektriciteit per gezin en per persoon op de elektriciteitsprijzen

Bijlage

Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het klaverblad in Lummen

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het leerlingenvervoer

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onteigeningen voor de aanleg van een fietspad langs de N382 te Anzegem

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 en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over scheepvaartongevallen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 18 februari 2003

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 16.10 uur.*

Interpellatie van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het effect van de gratis 100 kWh elektriciteit per gezin en per persoon op de elektriciteitsprijzen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Schuermans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het effect van de gratis 100 kWh elektriciteit per gezin en per persoon op de elektriciteitsprijzen.

De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op het ogenblik dat Europa een kalender heeft opgesteld die zou moeten leiden tot de vrijmaking van de energiemarkt, dus de gas- en elektriciteitsmarkt, waarin ook ons land en Vlaanderen zich hebben ingeschreven, heerste de idee dat die vrijmaking van de markt zou leiden tot een verlaging van de kostprijs voor de eindconsument. Dit werd een beetje als een vanzelfsprekendheid beschouwd, maar vandaag lijkt het voor een aantal mensen minder evident dat deze vrijmaking ook effectief zal leiden tot lagere kostprijzen voor de eindconsument.

Het heeft me getroffen dat, wanneer bepaalde elektriciteitsleveranciers – bijvoorbeeld Electrabel, Luminus of Watt plus – daarover spreken of daarover nota's laten circuleren, zij stellen dat een aantal maatregelen die in de regionale context – maar ook daarbuiten – worden genomen, van die aard

zijn dat ze zouden leiden tot een algemene verhoging van bijvoorbeeld de elektriciteitsprijs voor zowel de huishoudelijke als de grootgebruikers. Dit zou zelfs ingegeven kunnen worden vanuit het principe van een rationeel energiegebruik waarbij men stelt dat een verhoging van de kostprijs zal bijdragen tot een rationeler energiegebruik. Dit staat duidelijk te lezen in een nota van Luminus.

Het is nog steeds de bekommernis van velen dat men een justere prijs krijgt. In het verleden is zeker door de kleine gebruikers veel betaald voor elektriciteit. Voor de grootgebruikers liggen de zaken iets anders.

In haar nota berekent Luminus dat bijvoorbeeld het effect van de zogenaamde gratis elektriciteit – de maatregel die we gekend hebben en die desgevallend decretaal ook nog een verlengstuk krijgt – door de leveranciers doorgerekend wordt en dat de meerkost daarvan 11 percent bedraagt. Als men daarnaast een reeks sociale en groene verplichtingen mee in rekening brengt, dan zal men beslist in het opzet slagen om elektriciteit duurder te maken. Ik denk evenwel niet dat dat de bedoeling is. Dit kan misschien goed zijn voor zij die iets willen doen inzake rationeel energiegebruik, maar dit kan volgens ons niet het uitgangspunt zijn bij de vrijmaking van de markt.

Een andere bedenking die minder aan de orde is geweest, maar die ook meegenomen wordt in het type van voorliggende maatregelen, is het feit dat het gratisstroomsysteem volgens sommigen discriminerend zou zijn. Een alleenstaande arme gepensioneerde bijvoorbeeld zal via hogere elektriciteitsprijzen een welgestelde kroostrijke familie subsidiëren. Begrijp me echter niet verkeerd, ook wij waren voor de gezinsdimensie op het ogenblik dat u bepaalde maatregelen hebt voorgesteld. Wij willen daar geen afbreuk aan doen, wel integendeel. Indien het systeem echter tot hogere prijzen zou

Schuermans

leiden, dan bestaat wel het risico dat een niet-vermogende alleenstaande meer gaat betalen voor zijn elektriciteitsverbruik dan een aantal mensen die terzake meer mogelijkheden hebben. Dit gebeurt dus indien men in deze aangelegenheid louter de gezinssamenstelling als norm gebruikt.

Daarnaast zijn er heel wat praktische bezwaren. Volgens de leveranciers vergt dit een loodzware administratie. Denk maar aan het bijhouden van geboortes, sterfgevallen, verhuizingen, enzovoort.

Verder merkt Luminus op dat de distributienetbeheerders de kostprijsstijging over alle segmenten van de elektriciteitsmarkt zullen uitsmeren. De KMO's zouden daardoor aan economische slagkracht verliezen. Ik heb trouwens net vernomen dat een aantal grote gebruikers in de loop van de volgende dagen met nieuwe contracten in de hand zullen bewijzen dat ook voor hen de elektriciteitsfactuur fors oploopt. De hernieuwde contracten die zij deze dagen afsluiten, zullen dus niet van die aard zijn dat dit hun positie ten goede zal komen.

Mijnheer de minister, is voor u de elektriciteitsprijs een element in het beleid dat op rationeel energiegebruik gericht is? Wat is uw reactie op de kritiek van Luminus en andere leveranciers waarin gesteld wordt dat de kost hoger zal worden en dat het voor de gebruiker moeilijk of onmogelijk zal zijn om in de volgende jaren goedkopere tarieven te kunnen krijgen?

Is het, wat het rationeel energiegebruik betreft, niet zinvoller om zoals in het Verenigd Koninkrijk te werken met goedkope leningen, bijvoorbeeld om isolatiewerken te promoten, veeleer dan een prijspolitiek te voeren?

We zijn ervan overtuigd dat er iets schort aan de prijszetting. Dit leiden we niet alleen af uit uw verklaringen, maar ook uit die van uw federale collega Deleuze. De overheid denkt immers aan het instellen van een maximumprijs, waarbij we niet durven hopen op lagere prijzen. Stel dat een maximumprijs wordt vastgelegd die bijvoorbeeld onder de kostprijs ligt, dan wordt in de pers gewag gemaakt van het feit dat dit betoelaagd zou worden. Wie zou dan desgevallend verantwoordelijk zijn voor die kost die niet in de prijs vertaald kan worden?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, het is absoluut niet mijn bedoeling is de

elektriciteitsprijzen te verhogen om de huishoudelijke verbruikers aan te zetten tot rationeel energiegebruik.

Mijnheer Schuermans, u baseert zich voor die stelling op een intern document van Luminus. Niets is echter minder waar. Ik kan alleen maar bevestigen dat het mijn bedoeling is om de elektriciteitsprijzen te laten dalen in de vrijgemaakte energiemarkt.

Ik ben ervan overtuigd dat een daling van de elektriciteitsprijzen in Vlaanderen ook mogelijk is omdat de prijzen nog steeds tot de hoogste in Europa behoren.

Mijnheer Schuermans, Luminus heeft blijkbaar een brief naar u gestuurd waarin duidelijk wordt gemaakt dat uw gevolgtrekkingen uit het interne document van Luminus niet het standpunt van het bedrijf vertolkt en dat de beweringen die u hen in de mond legt, bij hen totaal onbekend zijn. In de brief zegt Luminus trouwens dat zij er alle vertrouwen in hebben dat de energieprijzen in een geliberaliseerde markt naar beneden zullen gaan.

Ik ben u dankbaar dat u het mij onbekende document openbaar hebt gemaakt. Dit heeft de discussie in een stroomversnelling gebracht. Daardoor zullen we een maximumprijs instellen. Vermits die prijs dezelfde zal zijn als vandaag de minimum- en maximumprijs – die zijn immers identiek – zal er in de toekomst niemand meer betalen. Via de vrije markt zullen kortingen worden toegekend op de maximumprijs. Staatssecretaris Deleuze is het daarmee eens. We krijgen dan een goed systeem van vrije markt. Ze zal zorgen voor prijsdalingen en niet voor -stijgingen. Dan wordt uiteindelijk niemand bedrogen.

Mijnheer Schuermans, u vraagt zich af of er wel voldoende ruimte is. Er is ruimte genoeg om de prijzen te laten dalen. Het probleem is dat de aankoop van energie in België veel te duur is. Om de maximumprijs vast te leggen, zullen er virtuele centrales moeten worden opgericht en moet de markt echt worden opengebrouwen. Vanaf 1 juli 2003 zal niemand méér moeten betalen voor de stroom. Het is mogelijk te onderhandelen of naar een goedkope maatschappij over te stappen. Eigenlijk is dat het systeem in Limburg. Het Energiecontrolecomité zorgt voor het systeem van de vastgestelde prijs waarop een korting wordt gegeven. Misschien is dat transparanter voor de consument.

Ik ben het er niet mee eens dat het systeem van gratis elektriciteit discriminerend is. Net zoals de huidige regeling met betrekking tot gratis 100 kilo-

Stevaert

watt-uur per gezin plus 100 kilowatt-uur per gezinslid en net zoals de bestaande regeling met betrekking tot gratis 15 kubieke water per gezinslid, zal ook de toekomstige regeling een hoeveelheid gratis elektriciteit per gezinslid toekennen. Een dergelijke maatregel is zowel sociaal als ecologisch, omdat het voordeel groter is voor gezinnen met een laag inkomen en met een energiebewust gedrag. De gezinsmodulatie zorgt ervoor dat gezinnen met kinderen een extraatje krijgen.

Als de maximumprijs dezelfde is als die van vandaag, en er kan enkel daarop een korting worden toegestaan terwijl het huidige systeem van de 500 kilowatt-uur wordt doorgetrokken, dan wordt iedereen daar beter van. Niemand moet dan meer betalen. Dit is een gezinsvriendelijke maatregel. Dat ligt u toch nauw aan het hart !

Ik ben het er evenmin mee eens dat de maatregel een loodzware administratie zou vergen. De vroegere intercommunales passen de maatregel reeds toe sinds 1 januari 2002. Ze hebben van de gemeenten toegang tot het Rijksregister gekregen, zodat zij op een elektronische manier kunnen beschikken over de gezinssamenstelling van de elektriciteitsverbruikers op hun grondgebied. In de vrijgemaakte energiemarkt zullen de distributienetbeheerders de verplichting hebben om een bepaalde hoeveelheid elektriciteit gratis te leveren. Aangezien de vroegere intercommunales ondertussen als distributienetbeheerder werden aangeduid, zullen dezelfde partijen blijven instaan voor de levering van gratis elektriciteit, zodat de administratie van de maatregel tot een minimum beperkt blijft.

Mijnheer Schuermans, u vroeg of de verbruiker niet meer baat zou hebben bij het stimuleren van isolatiewerken. Ik ben geïnteresseerd in een lage energiefactuur. De energiefactuur is niet alleen gebaseerd op de energieprijs, maar ook op het energieverbruik. Daarom heb ik de distributienetbeheerders verplicht om vanaf 2003 jaarlijks 1 procent primaire energie te besparen. Om deze doelstelling te realiseren, zullen door de netbeheerders REG-acties worden uitgevoerd. In Limburg is Interelectra onlangs gestart met een grootschalige campagne met REG-premies voor particulieren en bedrijven. Zo zullen verbouwers een premie krijgen voor de isolatie van hun dak en hun muren en voor de vervanging van enkel door verbeterd dubbel glas. Daarnaast krijgen alle gezinnen een premie voor een condensatieketel op aardgas, een aardgaswasdroger, een zonneboiler, een warmtepomp of een warmtepompboiler.

Ten slotte wordt er in Limburg ook nog een korting gegeven op het inschrijvingsgeld voor de Bouwteams, worden gratis huishoudelijke energie-audits uitgevoerd en worden REG-info-avonden georganiseerd. Om de energiefactuur te laten dalen, beperk ik mij dus niet alleen tot de energieprijs, maar besteed ik ook veel aandacht aan een laag energieverbruik. De heer Glorieux heeft een voorstel van resolutie ingediend dat in dezelfde richting gaat.

We doen ons best om beide doelstellingen te halen, namelijk minder verbruik en lagere prijzen, waarbij niemand meer mag betalen. Dat is een voorbeeld van hoe de markt moet worden opengesteld. De vraag is of de maximumprijs in de lengte der dagen behouden moet blijven. Het zou kunnen dat, eens de markt gestabiliseerd is, dit instrument niet meer nodig is. Het lijkt me wel belangrijk dit nu als bewaarde maatregel te hanteren.

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mijnheer de voorzitter, ik dank u voor uw antwoord. U zult het wel met me eens zijn dat door vandaag te spreken in termen van een maximumprijs, de vrijmaking van de markt en de prijseffecten in een totaal ander daglicht worden gesteld. Ik kan me niet voorstellen dat we gedurende een jaar of anderhalf jaar het hoofd zouden hebben gebroken over het instellen van een maximumprijs voor elektriciteit op het moment dat de markt zou opengaan. Dit geeft aan dat de bekommernissen van een aantal leveranciers niet ongegrond zijn. Er zijn een reeks elementen in het spel die maken dat er een reëel gevaar is. Samen met uw federale collega anticipeert u daarop door in een bepaalde fase een maximumprijs te garanderen.

Mijnheer de minister, u bent blijkbaar goed op de hoogte van mijn briefwisseling met Luminus. Die elementen kunnen de openheid van het debat alleen maar voeden. Ik zal even open zijn. Ik zal het standpunt van Luminus aan de leden van de commissie overmaken door het als bijlage bij de Handelingen toe te voegen. Ik vind het wel raar dat die communicatie op deze wijze verloopt. Dat is even wennen.

Mijnheer de minister, u hebt het over een maximumprijs, waarbij de stroombedrijven verplicht zullen worden tegen het verlaagde tarief te leveren. Als het tarief lager dan de kostprijs, dan zullen ze daarvoor worden vergoed. Wie zal zorgen voor die vergoeding ?

Minister Steve Stevaert : Eén kilowatt-uur kost nu 15 cent. We willen dat dit bedrag wordt doorgetrokken. Niemand kan meer betalen. Het vertrouwen is goed, de controle beter. We gebruiken dat instrument omdat er nu dikwijls wordt gezegd dat de stroom duurder zal worden. Voor de CREG wordt het dan ook bijzonder moeilijk om te communiceren. De CREG staat klaar met een informatiecampagne. De klant kan zijn leverancier kiezen. Degene die verstandig kiest, komt er goedkoper van af. We zijn er zeker van dat de prijzen niet kunnen stijgen. Zelfs degenen die niet van leverancier veranderen, betalen niet meer dan vroeger.

Als morgen de oorlog in Irak uitbreekt, dan kan het goed zijn dat de basisprijzen stijgen omdat de olieprijs dan worden aangepast. Als die oorlog er niet komt, dan kan die prijs eventueel zakken. Het gaat hier echter om de nu vastgestelde prijs die wordt doorgetrokken.

Tot mijn grote ergernis ben ik niet bevoegd voor de tarieven. Ik geloof er niet in dat er voor compensaties moet worden gezorgd. Staatssecretaris Deleuze heeft echter gezegd dat indien compensaties nodig zijn, er hiervoor een initiatief moet worden genomen.

Als we vergelijken wat Umicore in Frankrijk en in België betaalt, dan zien we dat er een groot verschil is. De reden daarvoor is dat de producent hier geen concurrentie heeft. Meer nog, Umicore koopt aan in Frankrijk, waarbij wij denken dat daar geen concurrentie is, maar er is veel meer concurrentie dan in Vlaanderen. Umicore slaagt er niet in de stroom die het in Frankrijk heeft aangekocht naar Vlaanderen te transporteren omdat onder andere het vergunningensysteem en de capaciteit niet up-to-date zijn. Daarom moet er een virtuele centrale komen via dewelke de stroomprijsbepaling gebeurt. Ik hoor in sommige sectoren dat de prijs tweemaal zo hoog ligt als zou mogen.

De heer Eddy Schuermans : Als het tarief dat wordt opgelegd lager is dan de kostprijs, blijft het onduidelijk op welke manier dat wordt gecompenseerd.

Minister Steve Stevaert : Dat zal het breekijzer zijn om de markt te liberaliseren.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het klaverblad in Lummen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Schuermans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het klaverblad in Lummen.

De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb al de aandacht gevestigd op de verkeerswisselaar in Lummen. Het is een uniek kunstwerk in het wegenlandschap in Vlaanderen met veel conflictrijke punten en veel ongevallen op jaarbasis. De maatschappelijke kost die eraan verbonden is, werd berekend door de Kamer voor Handel en Nijverheid. VOKA heeft dit punt opgenomen in haar lijst van 15 prioritaire werken, wat aangeeft dat er een probleem is.

Mijnheer de minister, ongeveer een jaar geleden hebt u gezegd dat er een aanzet tot oplossing is. Het probleem is complex. Tegen augustus vorig jaar moest het MER zijn afgerond. Dat is echter niet gebeurd. Het ziet ernaar uit dat de werken, op basis van de indicatie in het meerjarenprogramma ten vroegste eind 2005, begin 2006 kunnen worden aangevat. Dat is nog lang.

Daarom zijn we verrast door het initiatief dat genomen werd door de korpschef van de politiezone West-Limburg, de heer Grootaers, die uiteraard bekommerd is om de verkeersveiligheid, en stelt dat er wellicht een oplossing mogelijk is door de constructie van twee bruggen over de E313. Dit zou met zich meebrengen dat er vrij snel een oplossing zou zijn.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in het lopende dossier ? Hoe staat het met het MER ? Wat is de timing op dit ogenblik ? Wat is precies het voorstel van de heer Grootaers waarvan de administratie zegt dat het misschien als een oplossing kan fungeren voor een voorlopige circulatie tijdens de uitvoering van de herinrichting ? Is van deze – al dan niet tijdelijke – oplossing de haalbaarheid onderzocht ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Schuermans, volgens de MER-cel van Aminal mag de conformiteitsverklaring van het haalbaarheids-MER binnen enkele weken verwacht worden. Na deze conformiteitsverklaring moeten nog volgende stappen uitgevoerd worden : het opstellen van een ruimtelijk uitvoeringsplan, wat minstens een jaar in beslag neemt ; het opstellen van een project-MER, wat ongeveer 6 maanden duurt ; het opstellen van een uitvoeringsplan, onteigeningen en een bouwtoelating, wat minstens 12 maanden duurt, en ten slotte de uitvoering.

Het opstellen van een project-MER en van de uitvoeringsplannen kan gedeeltelijk parallel verlopen. De start van de werken op het terrein kan dus verwacht worden eind 2005, begin 2006. Een snellere uitvoering is onmogelijk aangezien de te doorlopen procedures wettelijk bepaald zijn en gerespecteerd moeten worden.

Het voorstel van de politiechef lijkt op het eerste gezicht een aantrekkelijke oplossing, want ze lijkt eenvoudig, snel en goedkoop. Het is echter niet te verkiezen als definitieve oplossing omwille van het omrijden en de vele weefbewegingen. Deze oplossing kan ook in geen enkel geval sneller worden uitgevoerd. Voor deze oplossing zowel als voor alle andere mogelijke oplossingen moeten alle nodige wettelijke stappen gezet worden zoals hierboven beschreven.

Deze oplossing is als definitieve oplossing ook niet goedkoper als we alle kosten rekenen en de kostprijs meerekenen van de omrijbewegingen die dagelijks door alle voertuigen moeten gebeuren. Het voorstel van de politiechef wordt daarom dan ook niet in aanmerking genomen als oplossing voor de herinrichting van de verkeerswisselaar van Lummen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het leerlingenvervoer

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minis-

ter vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het leerlingenvervoer.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, met de invoering van het Buzzy-abonnement verdween het schoolabonnement van De Lijn. Dat is positief. Een aantal scholen, vaak scholen die tot het vrije net behoren, organiseren hun leerlingenvervoer met privé-busmaatschappijen. De prijs van een schoolabonnement voor scholen die werken met privé-maatschappijen ligt een stuk hoger dan de prijs van een Buzzy-abonnement. De heer Caluwé heeft dit al een paar keer aangekaart omdat het gevoelig ligt in het noorden van de provincie Antwerpen omdat er veel scholen bij betrokken zijn. Het verschil werd nog een stuk groter met de invoering van het Buzzy-abonnement dan voorheen met de oude schoolabonnementen.

Men zegt me dat leerlingen van scholen die werken met privé-vervoer tot 200 euro meer betalen voor een jaarabonnement dan leerlingen van scholen die bediend worden door De Lijn.

Om hieraan tegemoet te komen, verscheen op 11 september 2001 een omzendbrief waarin de scholen verplicht werden zich te houden aan een maximumtarief van 150 euro voor het busvervoer van leerlingen. Dat is de prijs van een Buzzy Pazz, die 149,9 euro kost om precies te zijn. Het verschil tussen de inkomsten en de uitgaven moesten de scholen zelf bijpassen. Deze omzendbrief van minister Vanderpoorten was het gevolg van de bestaande regelgeving op het leerlingenvervoer die bepaalt dat leerlingen die gebruik maken van busvervoer hiervoor een bijdrage moeten betalen die gelijk is aan de tarieven van De Lijn.

Mijnheer de minister, dit is al enkele keren aangekaart. De omzendbrief was een beetje laat en daarom werd het door de vingers gezien dat scholen die buiten het bereik van het aanbod van De Lijn liggen, afweken van de omzendbrief.

De scholen die niet door De Lijn bediend worden, worden door de koppeling aan de prijs van De Lijn concurrentieel benadeeld. Ze moeten opdraaien voor de extra kosten van het privé-busvervoer voor hun leerlingen. In het andere geval moeten de ouders een meerprijs betalen voor het leerlingenvervoer. Niet zelden is er dan zowel voor de inrichtende macht of de scholengemeenschap als voor de ouders hoe dan ook een extra kost. Bovendien

Decaluwe

kunnen leerlingen van scholen, bediend door De Lijn, hun schoolabonnement, dat dan een Buzzy-abonnement is, ook gebruiken voor het volledige net. De anderen kunnen dat niet.

Er liggen twee oplossingen voor de hand : ofwel breidt De Lijn haar aanbod uit naar alle scholen, ofwel streeft de overheid naar een overeenkomst met de privé-vervoerders om het leerlingenvervoer voor iedereen aan dezelfde prijs, namelijk die van een Buzzy-abonnement, mogelijk te maken. Hier toe zou de overheid als derde betaler kunnen optreden.

De minister van Onderwijs verklaarde ongeveer een jaar geleden dat het vooral een kwestie is van wachten op de uitbouw van basismobiliteit zodat alle scholen door De Lijn bediend worden. Dat is misschien een interessant denkspoor. Herinnert u zich de bespreking van het decreet Basismobiliteit. Het is niet omdat de basismobiliteit wordt ingevoerd, dat er ook busvervoer op maat van de leerlingen wordt aangeboden vermits basismobiliteit geen rekening houdt met de bestemmingen zoals scholen as such. In de meeste gevallen zitten deze wel in het circuit maar er is geen automatisme. Minister Vanderpoorten verklaarde toen ook nog dat zij samen met u een decreet voor het leerlingenvervoer zou voorbereiden.

Mijnheer de minister, u bent wellicht op de hoogte van de prijsspanningen tussen het privé-leerlingenvervoer en de abonnementen van De Lijn. Wat is hiervoor uw oplossing ? We kijken immers altijd graag uit naar uw creatieve oplossingen.

Zal de realisatie van de basismobiliteit op termijn afgestemd worden op bestemmingen zoals scholen ? U zal misschien verwijzen naar netmanagement en vervoerzegels, maar die zijn er bij mijn weten nog niet. Wat is de timing ? Zal het Buzzy-abonnement voor elke vorm van leerlingenvervoer kunnen gelden ? Dat denkspoor is misschien ook te overwegen.

Wat is de werkelijke stand van zaken op het gebied van timing met betrekking tot het aangekondigde decreet voor het leerlingenvervoer ?

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil me graag aansluiten bij de vraag van de heer Decaluwe. Ik heb dit probleem vroeger ook al eens aangekaart. Het

specifieke voorbeeld in het noorden van Antwerpen betreft een technische school die toch wel wat speciale afdelingen heeft. Het is dus speciaal onderwijs in die zin dat het niet overal zomaar gegeven wordt. Als ik me niet vergis, gaat het over 1.400 leerlingen. Het is een school die eigenlijk zo'n beetje tussen het aanbod van de verschillende bus-tracés ligt. Mijn vraag is of er ondertussen een evolutie is om te komen tot een oplossing waarbij zowel de scholen als de leerlingen baat hebben. Het is immers belangrijk dat de leerlingen op een vlotte en goedkope manier hun school kunnen bereiken.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, op grond van de wet van 15 juli 1983 zijn de scholen ertoe gehouden de tarieven van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen toe te passen. Ondertussen werd de NMVB omgevormd tot De Lijn. De bestaande reglementering is nog van toepassing. In het recente verleden zijn reeds heel wat inspanningen geleverd om vereenvoudigingen door te voeren bij de tarieven van De Lijn. Door deze maatregelen is de tariefstructuur doorzichtiger en eenvoudiger geworden.

Momenteel bestaan er twee mechanismen waarbinnen het leerlingenvervoer in het gewoon gesubsidieerd officieel onderwijs wordt georganiseerd. Enerzijds kan het leerlingenvervoer ingericht worden via de inrichtende macht van de school. Anderzijds bestaat de mogelijkheid dat het georganiseerd wordt rechtstreeks via De Lijn. Bij prijsspanningen zijn het de bevoegde inrichtende machten die verantwoordelijk zijn. Evenwel werd deze materie onlangs aangekaart onder andere in overleg met het departement Onderwijs, De Lijn, het Onderwijssecretariaat van Steden en Gemeenten van de Vlaamse Gemeenschap en het kabinet Mobiliteit. Deze discussie is nog niet afgerond.

Bij de aanvang van een nieuw project in het kader van de basismobiliteit wordt, in de betrokken regio, vooral aandacht geschonken aan de noden van de plaatselijke bevolking qua verplaatsingsbehoeften, en daarbij wordt onderzocht of er een potentieel bestaat om een standaardexploitatie in te richten of eerder een vraagafhankelijk vervoer met belbussen. Er wordt daarbij rekening gehouden met de attractiepolen die binnen dit gebied liggen : scholen zijn zeker attractiepolen. De Buzzy-abonnementen zijn geldig op deze lijnen.

Met betrekking tot het nieuwe decreet inzake leerlingenvervoer kan ik u medelen dat de admini-

Stevaert

stratie van het departement Onderwijs dit momenteel aan het voorbereiden is. Het is de bedoeling om dit in een later stadium, in overleg met de Vlaamse Vervoermaatschappij, verder uit te werken.

Mijn visie in deze is bekend. Er is echter altijd ofwel weerstand uit de ene hoek ofwel weerstand uit de andere hoek. Dan moet men intellectueel het debat willen voeren in dit parlement. Ik wil de hand uitsteken. We moeten dat met een aantal proefprojecten onderbouwen. Ik wil naar een eenheidssysteem komen over alle netten heen.

De ene keer denkt het gemeenschapsonderwijs dat het benadeeld is. De andere keer denkt het vrij onderwijs dat. Dat geldt ook voor het gemeentelijk, het stedelijk of het provinciaal onderwijs. Daarom moeten we met de provincies in overleg treden en moeten we proefprojecten doen in een aantal steden en gemeenten in Vlaanderen waar we een eenheidsnet krijgen.

Op dat eenheidsnet zou de Buzzy Pazz van toepassing moeten zijn. Die Buzzy Pazz zou niet alleen – zoals vroeger – toegang moeten geven tot het schoolabonnement. Nu is er natuurlijk het gegeven dat die leerlingen in die school 6.000 oude Belgische franken betalen, maar geen toegang hebben tot het naschoolse gebruik. Dat is dan een discriminatie in hoofde van de leerling of van het gezin. Daarnaast is er nog een tweede probleem, namelijk dat er een discriminatie is in hoofde van het onderwijsnet, omdat dat voor een gedeelte van de spanning opdraait.

Ik wil die onrechtvaardigheden uit de wereld helpen. Dat zal niet van vandaag op morgen lukken. We zullen daartoe de nodige stappen zetten. Daarom is dat decreet ook nodig. Ik wil daarover ook met elke fractie in dit parlement overleggen en dat proberen uit te werken. Men moet dan wel ophouden met over het kostendekkingspercentage te blijven spreken. Daarover worden telkens weer uitspraken gedaan zonder rekening te houden met de overdracht van het leerlingenvervoer. Dat leerlingenvervoer heeft natuurlijk een totaal ander kostendekkingspercentage dan het andere vervoer.

Het zou voor Vlaanderen een zegen zijn en het zou ook voor de veiligheid een zegen zijn als we tot een eenheidssysteem zouden kunnen komen. Ik denk niet dat het nog een taak is van het onderwijs om te concurreren op basis van vervoer. Het onderwijs moet zich op een andere manier profileren.

Daarom hebben we een eerste overname gedaan van leerlingenvervoer. We organiseren dat via De Lijn. Zo moeten we dat verder blijven uitbreiden. Ik deel echter uw bekommernis. Er zijn natuurlijk nog een aantal specifieke groepen binnen het leerlingenvervoer, die een heel specifieke aanpak nodig hebben. Denken we maar aan de minder-validen. Ook daar moet maatwerk geleverd worden.

Mijnheer Helsen, wat dat concrete geval betreft, wil ik u vragen om ons informatie te geven. Dan kunnen we nagaan wat daar de stand van zaken is. Ik kan daarop uiteraard niet zomaar antwoorden.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. De intenties die u hebt, zijn waarschijnlijk de bekommernissen van ieder lid van deze commissie. Er is hier sprake van het openbaar vervoer dat dit organiseert en er is hier sprake van een eenheidsnet. Op zich heb ik daar allemaal geen problemen mee, als iedere school dan inderdaad op een evenwaardige manier wordt bediend. U weet immers net zo goed als ik dat de manier waarop men een rit organiseert, een bepaalde school in een voordeel- of een nadeelpositie kan brengen. Ik begrijp dus wel dat dit allemaal bijzonder gevoelig ligt.

In de eerste plaats pleit ik ervoor dat er een soort van stappenplan komt. Een schooljaar gaat immers bijzonder snel. Men zou kunnen zeggen dat men werkt tegen bijvoorbeeld het schooljaar 2004-2005. Tegen dan zou het dan voor iedereen op dezelfde manier en tegen dezelfde tarifiering worden georganiseerd.

U hebt het over het voorstel van derdebetalersstelsel zolang het nog niet geregeld is naar het eenheidsnet. Ik vraag u dat toch nog eens te bekijken. De betrokken ouders zijn jonge ouders. Het gaat vaak om een bedrag van 200 euro. U hebt het over de inrichtende macht. Dat is misschien wel juist, maar uiteindelijk zijn het de ouders die moeten betalen.

Mijnheer de minister, ik wil er dan ook voor pleiten dat u versneld daarop doorgaat en dat men hier zo snel mogelijk met een concreet voorstel tot oplossing komt. Ook vanuit de oppositie zijn we zeker bereid om op een constructieve manier daaraan mee te werken, zodanig dat we inderdaad naar een uniformiteit komen op dat vlak.

Minister Steve Stevaert : Het pijnpunt is het volgende. Zelfs al komen we tot dat systeem, dan nog zullen er discussies zijn, door het rittenschema en door het netmanagement. Welke school is bevoordeeld en welke school is benadeeld ? De enige pragmatische oplossing is dat we een systeem vinden via provincies en steden en gemeenten. Zij moeten zwaar bepalende actoren worden om dat schema af te spreken. Als we dat centraal via de Vlaamse overheid moeten organiseren, denk ik immers dat we altijd problemen zullen hebben en dat we ook niet altijd het maatschappelijk draagvlak zullen vinden. Aan de ene kant zal het vrije net zeggen dat het benadeeld is omdat het zo groot is. Aan de andere kant zal het gemeenschapsnet zeggen dat het benadeeld is omdat het zo klein is. Ik voel dat al aankomen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onteigeningen voor de aanleg van een fietspad langs de N382 te Anzegem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onteigeningen voor de aanleg van een fietspad langs de N382 te Anzegem.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het is niet mijn gewoonte om echt lokale problemen in deze commissie naar voren te brengen, maar ik denk toch wel dat dit dossier symbool staat voor de aanpak vanuit de administratie inzake de problematiek van de aanleg van fietspaden. Dat is de reden waarom ik deze vraag om uitleg stel. In onze regio zorgt dit echt wel voor commotie en daarom is het nodig dat er op vrij korte termijn duidelijkheid komt over deze problematiek van de aanleg van een fietspad langs de N382 te Anzegem.

Het investeringsprogramma 2003-2005 voorziet in 257.000 euro voor de aanleg van dit fietspad. Dit is op zich zeer positief. Tijdens een recente informatieavond te Anzegem is evenwel gebleken dat deze

investering gepaard gaat met een groot aantal onteigeningen. Blijkbaar is het de bedoeling daar een dubbel fietspad aan te leggen.

De bewoners reageren vooral tegen dit voornemen omdat het fietspad bijzonder veel grond in beslag zou nemen. De geplande afmetingen zijn echt spectaculair. Tussen de fietspaden, die 1,75 meter breed zouden worden, en de rijweg zou een groenzone van telkens 3 meter komen. Dit is allicht conform de normen van het vademecum. Een vrijstrook van 2 meter en een gracht van ongeveer 7 meter zouden het geheel langs beide kanten vervolledigen. Dit is een vrij megalomaan plan. De inwoners van Anzegem vragen zich af of de Champs Elysées in hun gemeente worden heraangelegd.

De heer Lievens, ingenieur bij de administratie Openbare werken, heeft het plan met veel bravoure verdedigd. Alles in totaal zal het dubbel fietspad evenwel 27 meter in beslag nemen. Deze straat wordt gekenmerkt door sterke lintbebouwing. Er staan 170 woningen.

Als de voorliggende plannen worden uitgevoerd, zullen twaalf woningen sneuvelen. Bovendien zullen alle woningen hun voortuin verliezen. De zelfstandigen in deze straat hebben vaak geen voortuin. Uit klantvriendelijkheid hebben ze hiervan meestal een kleine parking gemaakt. Indien al deze parkings verdwijnen, dreigen deze handelszaken in de problemen te komen.

De bewoners hebben geen probleem met de aanleg van een fietspad. Dit megalomane voorstel zal echter meer dan 25 meter in beslag nemen. Het verwondert me dan ook niet dat honderden mensen hiertegen protesteren. Het gemeentebestuur wist blijkbaar van niets. Een ambtenaar van de administratie is de plannen ginds even gaan toelichten.

Ik heb al enkele schriftelijke vragen over de stand van zaken in dit dossier gesteld. In zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag van 6 december 2002 heeft de minister geantwoord dat hij in de nodige middelen had voorzien, dat de plannen enigszins waren verschoven omdat ze aan bepaalde onderhoudswerken zijn gekoppeld en dat de projectnota nog door de provinciale auditcommissie moest worden goedgekeurd. Zolang dat niet was gebeurd, kon de onteigeningsprocedure niet worden opgestart en het aanbestedingsdossier niet worden opgesteld.

Ik heb contact opgenomen met het gemeentebestuur van Anzegem. De grootschaligheid heeft iedereen ter plaatse blijkbaar compleet verrast. Ik

Decaluwe

weet niet of de provinciale auditcommissie onder-tussen een beslissing heeft genomen. Ik heb echter de indruk dat dit plan nog moet worden bijge-stuurd. Een dergelijke aanpassing zou de kosten drukken en zou het maatschappelijk draagvlak kunnen verbreden. Er is momenteel ter plaatse al-leszins geen maatschappelijk draagvlak.

Op welke criteria baseert de administratie Wegen-infrastructuur zich om in een dubbel fietspad te voorzien ? Zijn er fietstellingen uitgevoerd om dit oordeel te staven ? Het gaat tenslotte om een bij-zonder grootschalig project.

In welke mate is over deze plannen overleg met het gemeentebestuur van Anzegem gepleegd ? Zijn deze plannen in een bijakte van de mobili-teitsconvenant ingeschreven ? Wat is, in het kader van de objectieve behoefteanalyse, de prioriteit van een dergelijk project ? Het hele fietspad zal ten-slotte door het Vlaams Gewest worden aangelegd.

Is de minister bereid om het project tot normale proporties te herleiden ? Iedereen in de regio is ervan overtuigd dat een enkel fietspad zou vol-staan of dat een van de geplande grachten kan worden geschrapt.

Is in verband met dit project al een definitieve ti-ming opgesteld ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, uit veiligheidsoverwegingen worden fietspaden bij voorkeur aan elke zijde van de weg aangelegd. In-dien ik hiervan zou afwijken, zou ik allicht worden geïnterpelleerd over het feit dat ik me niet aan het vademecum houd.

Wat de principes inzake het aanleggen en het in-richten van fietspaden betreft, verwijs ik naar het vademecum Fietsvoorzieningen dat het Vlaams Gewest, in overleg met de Fietzersbond, heeft op-gesteld. Hoofdstuk 3, pagina 16 van dit vademecum stelt dat 'Bij een afweging van de voor- en nadelen blijkt dat binnen de bebouwde omgeving de keuze voor een dubbelrichtingsfietspad in de meeste situ-aties onverantwoordbaar is'.

Aangezien het profiel aan de richtlijnen beant-woordt, zie ik geen reden om het project alsnog terug te schroeven. Volgens de heer Decaluwe zou het fietspad 27 meter breed worden. Dat lijkt me wel zeer breed. Ik zal het eens laten onderzoeken.

Indien het smaller kan, zie ik geen reden om dit niet te doen.

Waar ik de kans heb om een fietspad langs beide kanten van de weg aan te leggen, zal ik enkel in zeer uitzonderlijke omstandigheden voor een fiets-pad langs één kant van de weg kiezen. De gebou-wen die zullen worden onteigend, zijn bovendien reeds jaren met de rooilijn geslagen.

Er zijn al diverse vergaderingen met het gemeente-bestuur over dit fietspad gehouden. Het is de be-doeling een module 11 van de mobiliteitsconve-nant af te sluiten. Het gemeentebestuur heeft de intentie deze module te ondertekenen. De provin-ciale auditcommissie heeft de startnota ondertus-sen overigens conform verklaard.

Dat de aanleg van dit fietspad prioritair is, blijkt uit de hoge scores die dit project in de behoefteanaly-se heeft gehaald. Dit project, dat overigens reeds in het programma van 2002 was opgenomen, moet absoluut worden uitgevoerd. De ligging van het fietspad kan niet worden veranderd. Ik zal eens na-kijken of het 27 meter breed zou moeten worden en of die eventuele breedte noodzakelijk is. Ik zal me hierbij steeds op het vademecum baseren.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik zou de minister willen danken voor zijn antwoord en voor zijn bereidheid om deze zaak nog eens te onderzoeken. Ik heb vastgesteld dat er ter plaatse geen maatschappelijk draagvlak is. De publieke opinie oefent druk uit op het gemeentebestuur. Ik heb in de krant gelezen dat in dit verband nu ook een petitie is opgestart. In een klein dorp vormen honderden mensen al een grote massa.

De minister heeft daarnet verklaard dat het ge-meentebestuur de intentie heeft een module 11 te ondertekenen. Ik vraag me af wat er zal gebeuren indien het gemeentebestuur zwicht en, omwille van lokale belangen, besluit die module niet te onder-tekenen. De minister heeft de inspanning al gele-verd om in het nodige geld te voorzien. Wat zou er in dat geval gebeuren ?

Minister Steve Stevaert : Het Vlaams Gewest moet een redelijk aanbod doen. Indien blijkt dat het fietspad 27 meter in beslag zou nemen en dat deze breedte niet redelijk zou zijn, dan moeten we het voorstel van het Vlaams Gewest bijsturen. We mogen hierbij rekening houden met het draagvlak ter plaatse. We mogen evenwel niet toegeven aan de druk om, indien het ook anders kan, slechts

Stevaert

langs één kant van de weg een fietspad aan te leggen.

Ik ken de burgemeester van Anzegem niet. Ik weet wel dat hij in dit verband een grote verantwoordelijkheid draagt. Indien hij de plannen van de Vlaamse overheid afwijst en besluit de module 11 niet te ondertekenen, zou ik niet graag in zijn schoenen staan indien er zich in die straat een zwaar verkeersongeval voordoet. Als vertegenwoordiger van de gemeenschap moet de burgemeester de bewoners uitleggen waarom er daar een fietspad moet worden aangelegd.

Indien de bevolking evenwel gelijk blijkt te hebben en de plannen van het Vlaams Gewest megalomaan blijken te zijn, zullen die plannen moeten worden bijgestuurd.

De heer Carl Decaluwe : Als ik het goed begrijp, kunnen de werken niet worden uitgevoerd indien het gemeentebestuur de module 11 niet ondertekent.

Minister Steve Stevaert : Dat klopt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

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 en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over scheepvaartongevallen

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 en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over scheepvaartongevallen.

Minister Stevaert zal namens minister Dua antwoorden.

De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, eigenlijk had ik twee vragen, namelijk een vraag aan minister Ste-

vaert en een vraag aan minister Dua. Mijnheer de minister, na overleg met de commissiesecretaris en omdat u overleg zou plegen met het kabinet van minister Dua werd echter beslist om daar één samengevoegde vraag aan u van te maken.

De provincieraad van West-Vlaanderen heeft op 30 januari 2003 een motie aangenomen omtrent de recente scheepvaartongevallen op de Noordzee. Ik zal die motie hier niet letterlijk voorlezen, want iedereen is waarschijnlijk wel met de betreffende problematiek vertrouwd.

In plaats van deze motie voor te lezen, zal ik verwijzen naar een brief die de meeste West-Vlaamse parlementsleden gisteren van de Unizo hebben ontvangen met betrekking tot de Tricolor. Via de media hebben we deze morgen ook vernomen dat een berging van dat schip zeker niet voor de zomer aan de orde zal zijn. Er zou reeds een aanbesteding voor de berging uitgeschreven zijn waarop een tiental ondernemingen gereageerd zou hebben. Verder weet ik ook dat de Tricolor zich in Franse wateren bevindt, waardoor de bevoegdheid van Vlaanderen en België vrij beperkt is.

Toch vind ik dat de nodige inspanningen geleverd moeten worden na overleg met Frankrijk en met de federale overheid om een aantal zaken te bespoedigen. De grote vrees van West-Vlaanderen – en in het bijzonder van de kustgemeenten – is immers dat de blijvende aanwezigheid van die boot in de zomermaanden, dus in het hoogseizoen, een toeristische catastrofe zou betekenen indien zich opnieuw problemen zouden voordoen zoals die van de voorbije weken. Iedereen is dus bezorgd, maar een concrete oplossing blijft uit.

In die brief heeft de Unizo ook gewezen op de olievervuiling. Als we terugdenken aan het incident voor de Spaanse kust, zijn we bijzonder ongerust. Naar verluidt zou in de Tricolor nog een gigantische hoeveelheid olie aanwezig zijn. Wetende dat het tiende dat reeds in zee gelekt is, een enorme ravage aanricht, dan zullen de gevolgen voor de Belgische, Nederlandse en Franse kust niet te overzien zijn als het resterende deel niet snel overgepompt wordt.

De provincieraad van West-Vlaanderen dringt er bij de federale en Vlaamse overheid op aan de hulpverleningsdiensten op zee voldoende mensen en materieel ter beschikking te stellen om hun opdracht naar behoren te kunnen uitvoeren. Hierbij wordt onder meer gedacht aan het permanent aanwezig zijn van een stationssleepboot in één van onze kusthavens.

Verfaillie

Mijnheer de minister, deze vraag is geen kritiek, zelfs verre van. Het is gewoon een verzoek om blijvend inspanningen te doen en om na te gaan welke bijkomende inspanningen de Vlaamse overheid kan leveren. Het is ook een verzoek om samen met minister Dua bij de federale overheid op bijkomende inspanningen aan te dringen.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van deze motie ? Ziet u een mogelijkheid om binnen uw weliswaar beperkte bevoegdheden – of binnen de bevoegdheden van minister Dua – de nodige maatregelen te nemen om aan bovenvermelde punten te voldoen ?

Ik hoop dat ik vanavond met goed nieuws naar West-Vlaanderen kan terugkeren.

De voorzitter : De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mijnheer de minister, van iemand uit mijn vriendenkring die in de scheepvaart actief is, heb ik vernomen dat de Tricolor zich op een bijzonder cruciale plaats op de scheepvaartroute bevindt. Ik wil u dan ook smeken al het mogelijke te doen om zo snel mogelijk de opruiming van dat wrak in goede banen te leiden.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de motie van de West-Vlaamse provincieraad naar aanleiding van de aanvaringen op de Noordzee met de Tricolor, de Nicola en de Vicky zijn mij bekend. Ik deel de bezorgdheden van de provincie West-Vlaanderen over de nadelige effecten die scheepvaartongevallen kunnen hebben voor mens en milieu.

Ik steun het voorzien in de nodige mensen en middelen om het toezicht en de controle op schepen en bemanning te verhogen. Hoewel dit een bevoegdheid is van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer ben ik bereid om, in het kader van bestaande samenwerkingsverbanden, vaartuigen van de afdeling Vloot van de Vlaamse administratie Waterwegen en Zeewezen ter beschikking te stellen indien de bevoegde federale diensten de controles op zee wensen te versterken.

Inzake de beloodsing in de kanaalzone voor de Franse kust merkte de heer Malcorps vorige week reeds op dat het bevoegdheidsgebied van de Vlaamse loodsen niet tot de Tricolor reikt. Het belang voor de maritieme veiligheid is echter groot

en de federale minister van Leefmilieu, de heer Tavernier, uitte reeds zijn terechte bezorgdheid over de ecologische risico's. Onverminderd de beperkte Vlaamse bevoegdheden heb ik federaal minister Durant, die bevoegd is voor mobiliteit, meegedeeld dat ook buiten de Vlaamse loodswateren de zogenaamde Noordzeelodsen kunnen worden ingezet. Ik denk dat de West-Vlaamse provincieraad correct inschat dat Franse en vermoedelijk ook Britse betrokkenheid bij dergelijk Belgisch initiatief vereist zal zijn.

Conform de conclusies van de EU-Transportraad van 6 december 2002 moeten de Europese lidstaten acties ondernemen om de toegang tot hun havens, terminals en ankergebieden te verbieden aan enkelwandige tankers geladen met zware oliesoorten. Ik steun de acties voor een zo spoedig mogelijke toepassing van deze richtlijn in ons land. De bevoegde Vlaamse administraties werken in dit verband vol voluntarisme mee aan de omzetting in Belgische recht.

De problematiek van 'veilige plaatsen voor schepen in nood' was eveneens een aandachtspunt van de EU-Transportraad van 6 december 2002. Van de lidstaten worden tegen uiterlijk 1 juli 2003 voorstellen verwacht. Zowel het opvangen van de Ever Decent waar Zeebrugge als schuilhaven diende, als het stabiliseren van de Vicky op een veilige ankerplaats voor onze kust worden internationaal als voorbeelden gesteld voor de veilige opvang van vaartuigen in moeilijkheden. Ik heb mijn administratie reeds verzocht medewerking te verlenen aan de bevoegde federale administratie om ook in deze problematiek snel en degelijk tegemoet te komen aan de vragen van de Europese Commissie en het Grieks voorzitterschap van de Unie.

Mijn administratie onderzoekt op dit ogenblik de mogelijkheden om, in het kader van een privaatsamenwerking, een stationsleepboot in te zetten voor onze kust. De beslissing van de Vlaamse regering van 24 mei 2002 om een Dienst Afzonderlijk Beheer Vloot op te richten biedt mogelijkheden om samenwerkingsverbanden op te zetten ter versterking van de hulpverleningsdiensten op zee.

Ik herinner de heer Verfaillie eraan dat er in het kader van de specifieke Vlaamse bevoegdheden reeds een aantal veiligheidsmaatregelen genomen werden. Ik herhaal in dit verband de volgende elementen die ik vorige week reeds verstrekte op vraag van de heer Malcorps.

Stevaert

Alle Vlaamse loodsen hebben de opdracht gekregen om de kapiteins te wijzen op de gevaarlijke situatie rond het wrak. Zij gaan na of de positie van het wrak van de Tricolor op de zeekaarten aan boord van de schepen correct is aangebracht. De verkeersposten Oostende en Zeebrugge zenden berichten voor de scheepvaart uit. Daarin wordt met nadruk gewezen op het potentiële gevaar.

Aan elk schip dat het werkingsgebied van het Vlaams Verkeersbegeleidingssysteem verlaat, wordt expliciet gevraagd of het effectief weet heeft van het wrak van de Tricolor en wordt verzocht contact te nemen met de vaartuigen van de Franse of Belgische Marine die instaan voor de bewaking van de Tricolor.

Mijn administratie bestudeert momenteel ook de technische haalbaarheid van een vervroegde gedeeltelijke ingebruikname van de radartoren in zee op de Oostdijkbank. Indien dit project gerealiseerd kan worden, kan er, mits samenwerking door de Franse overheid, voor gezorgd worden dat de zone rond de Tricolor op radar bewaakt wordt.

Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum te Oostende, dat binnen de Vlaamse bevoegdheid voor 'redden op zee' functioneert, dient als contactpunt voor alle vaartuigen die zich in moeilijkheden bevinden. Dit is in overeenstemming met de ontwerp teksten die binnen verschillende internationale maritieme organen worden ontworpen om het hoofd te bieden aan de gevolgen van rampen op zee. Aldus zorgt de Vlaamse administratie ook voor het opstarten en de eerste coördinaties van de acties van het Rampenplan Noordzee. Hierdoor wordt voldaan aan alle huidige internationale aanbevelingen en zelfs aan de aanbevelingen die thans nog in de ontwerp fase zijn.

Mijn administratie werkt in nauwe samenspraak met de buurlanden voortdurend en proactief mee aan het voorkomen van rampen op zee en het beperken van de gevolgen ervan. Zowel bij de federale als bij internationaal bevoegde instanties worden de aldus genomen acties positief onthaald.

Ter ondersteuning van de federale bevoegdheden op zee stelt mijn administratie op voluntaristische wijze expertise en vaartuigen ter beschikking van de federale minister van Leefmilieu om onder

meer een deel van de olievervuiling op zee te helpen opvangen.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. De boot ligt inderdaad in Franse wateren. Als er echter iets misloopt, zal vooral Vlaanderen daar het slachtoffer van zijn. Zal de Vlaamse regering er bij de Franse regering of andere instanties op aandringen om het schip zo spoedig mogelijk te lichten ? U kunt een belangrijk signaal geven aan de Franse overheid. Baat het niet, dan schaadt het niet. Via de federale regering zou er druk kunnen worden uitgeoefend. De Vlaamse regering moet een duidelijke boodschap de wereld insturen en zeggen dat het zo niet verder kan.

Ik heb met een schipper gesproken. Blijkbaar is het de gewoonte dat die schepen dag en nacht varen zonder dat er iemand op de brug staat. Die schepen zijn zodanig uitgerust dat van zodra ze een boot naderen, ze iets van hun koers afwijken om de tegenligger niet te raken.

Bij hoogwater ligt het wrak volledig onder water en neemt de radarinstallatie het niet waar. Er zijn al een aantal aanvaringen gebeurd. De afgelopen weken is dat gelukkig minder het geval. Indien er niet snel iets gebeurt, dan zal er vroeg of laat weer een ongeval gebeuren. Zoals de heer Cordeel heeft gesteld, is dit een van de drukst bevaren routes ter wereld.

Mijnheer de minister, is de Vlaamse regering bereid om er bij allerlei instanties op aan te dringen het schip zo spoedig mogelijk te bergen ?

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Verfaillie, wij hebben dat al gedaan via de Vlaamse administratie. Als bevoegd minister zal ik dat nog eens formeel doen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 17.14 uur.*

BIJLAGE

Standpunt van Luminus in verband met het voorstel om 100 kWh gratis per persoon en per gezin te verstrekken in een geliberaliseerde markt

1. Beschrijving :

Minister Stevaert speelt met de idee om het systeem dat nu reeds in voege is voor de captieve markt, namelijk 100 kWh per persoon en per gezin gratis, te verlengen naar de vrije markt. De bedoeling is dat een verplichting aan de DNB wordt opgelegd om deze gratis elektriciteit aan in aanmerking komende afnemers te leveren.

Terwijl het originele idee de bedoeling had om de huishoudelijke klanten mee te laten profiteren van het liberaliseringproces, heeft de verlenging van het systeem de bedoeling de marginale kostprijs van elektriciteit naar boven te halen, met als gevolg een algemene verhoging van de elektriciteitsprijs, wat de huishoudelijke verbruikers zou aanzetten tot rationeel energiegebruik.

De DNB kan de gratis elektriciteit ofwel zelf leveren ofwel dit delegeren aan de leverancier van zijn keuze, waarbij deze leverancier uiteraard vergoed dient te worden. De leverancier zal dan een korting geven aan zijn klanten.

De DNB zal de extra kost meer dan waarschijnlijk doorrekenen in zijn distributietarieven, wat betekent dat de kost voor levering van elektriciteit zal oplopen. Het is aan de leverancier om te beslissen of hij zijn eindprijs optrekt of niet. De idee is dat alle leveranciers zo hun prijzen optrekken, zodat elektriciteit duurder is en dit de klanten aanzet tot minder elektriciteitsverbruik.

Het ander gevolg zal zijn dat gemiddeld, een gezin 350 kWh per jaar gratis zal krijgen, wat een impact heeft op de verkoopscijfers van de leveranciers.

De totale kostprijs van de gratis elektriciteit, zal gereflecteerd worden in een prijsstijging die de leveranciers zullen moeten doorvoeren om de marktverstoring die de maatregel van de 100 kWh gratis met zich meebrengt recht te zetten, is als volgt te berekenen :

Gemiddeld aantal kWh gratis elektriciteit (350 kWh) gedeeld door (gemiddeld aantal geleverde elektriciteit (3500 kWh) minus gemiddeld aantal kWh gratis elektriciteit) = 11 percent

Het idee van minister Stevaert heeft dus een enorme impact op de eindprijs voor de consument. Gezien de vele problemen die de nieuwe leveranciers ondervinden, is het onmogelijk om deze 11 percent niet door te rekenen aan de klant. Electrabel Customer Solutions zal daarentegen weinig moeite hebben om dit te slikken, aangezien de Electrabel groep gerust ergens anders in de "value chain" dit verlies kan compenseren.

2. Standpunt Luminus :

Luminus is absoluut tegenstander van dit idee en wel om de volgende argumenten :

- ³ Politici (Minister Stevaert en Minister Verhofstadt) hebben jarenlang verkondigd dat de liberalisering een verlaging van de kostprijs met zich zal meebrengen voor de eindconsument. Verhofstadt heeft zelf publiekelijk verkondigd dat de prijzen met 10 percent naar beneden zouden gaan. Het systeem is er daarentegen op gericht om de prijzen de hoogte te doen ingaan ! Dit zal zeker het geval zijn indien je het systeem combineert met een ganse reeks sociale en groene verplichtingen die zullen worden (of reeds werden) opgelegd aan de DNB's (die deze lasten zullen doorrekenen in hun distributietarieven) en de leveranciers.
- ³ Het is aan de leverancier om te beslissen of hij zijn prijzen verhoogt of niet. Doet hij dit niet, dan vermindert of verdwijnt zijn winstmarge. Aangezien Electrabel een quasi-monopolie positie bezit op het gebied van productie in België, zal ECS haar elektriciteit goedkoper kunnen aankopen dan Luminus, die niet in staat is competitief aan te kopen, gezien dit monopolie. Met andere woorden : ECS kan het zich permitteren de winstmarge te verlagen, terwijl Luminus dit niet kan.

Luminus en iedere andere leverancier, met uitzondering van ECS, ziet zich geplaagd voor een paradox : ofwel de prijzen niet verhogen en werken met een economisch onleefbare marge om de concurrentie met ECS aan te gaan, ofwel de prijzen te verhogen, met als resultaat een hogere prijs dan Electrabel. Luminus en andere leveranciers worden dus door het systeem uit de markt geprijsd.

Het systeem verhindert dus enige vorm van concurrentie op de huishoudelijke elektriciteitsmarkt.

- 3 Het systeem is fundamenteel discriminerend. Een alleenstaande gepensioneerde zal via hogere elektriciteitsprijzen een welgestelde kroostrijke familie subsidiëren. REG kan via andere wegen worden gepromoot. Hetzelfde geldt voor het nemen van andere maatregelen : ook daar kan men andere manieren bedenken om maatregelen te nemen.
- 3 Het systeem plaatst een loodzware administratieve last op de DNB's. Deze zullen moeten verifiëren dat mensen niet meer claimen dan waar ze recht op hebben, zullen geboortes en sterfgevallen in de gaten moeten houden, etc...
- 3 Het systeem dwingt leveranciers om de huishoudelijke markt met rust te laten en zich te oriënteren op de KMO- en industriële markt waar dergelijk systeem onbestaande is. De in se lage winstmarge die leveranciers hebben op huishoudelijke klanten is zonder het systeem gecompenseerd door het grote aantal huishoudelijke klanten, waarbij levering van elektriciteit aan huishoudelijke klanten rendabel bleef. Deze winstmarge verder reduceren via een dergelijk systeem (of niet-concurrentieel maken van een leverancier door een noodgedwongen verhoging van de prijzen), maakt de residentiële markt minder interessant voor leveranciers. De enige leverancier die geïnteresseerd zal blijven in de huishoudelijke markt, zal ECS zijn. In plaats van concurrentie te creëren door de liberalisering, verstikt een dergelijke maatregel enige vorm van concurrentie.
- 3 Klanten kunnen van leverancier veranderen in een vrije markt. Wat zal er gebeuren indien een klant van leverancier verandert, of nog erger, meerdere keren per jaar verandert ? De gratis elektriciteit wordt slechts eenmaal per jaar geleverd. Hoe zul je opvolgen wanneer iemand reeds gratis elektriciteit heeft verkregen of niet ? Zelfs in een gebonden markt, is het heel moeilijk bij te houden indien een klant verhuist.

De administratieve last is dus enorm, nog veel erger dan in een gebonden markt waar klanten bij hun leverancier bleven, tenzij ze verhuisden. Dit is nu niet meer het geval.

Aangezien de DNB's waarschijnlijk de levering van deze gratis elektriciteit aan de leveranciers zullen delegeren, is een switchende klant een nachtmerrie voor de DNB's (in de veronderstelling dat de gratis elektriciteit pro rata per maand wordt gegeven). De DNB's zullen dan ingewikkelde berekeningen dienen te maken welke leverancier voor welk bedrag dient te worden gecompenseerd voor deze gratis elektriciteit. Hetzelfde geldt voor de leverancier die dit allemaal in de gaten zal dienen te houden.

- 3 Luminus is er verre van overtuigd dat hogere elektriciteitsprijzen het consumptiepatroon van consumenten doet veranderen. Indien je de hogere prijzen van sigaretten bekijkt, zie je in het begin wel een reactie van de rokers, maar na een paar weken roken deze mensen weer evenzeer als tevoren.
- 3 Zelfs indien het systeem zou geaccepteerd worden, dan nog zullen de DNB's hun distributietarieven verhogen en zodoende de kostprijs voor deze maatregel uitsmeren over alle segmenten van de elektriciteitsmarkt. De prijzen voor de KMO's zullen dus evenzeer de hoogte ingaan. Het effect op de huishoudelijke klant zal dus minder hoog zijn dan minister Stevaert verwacht, maar de economische slagkracht voor de bedrijven zal wel verminderen door de hogere distributietarieven.
- 3 Het systeem richt zich niet op de armen, maar wel op de kroostrijke gezinnen. Men kan eerder denken aan alternatieven zoals deze momenteel in voege zijn in het Verenigd Koninkrijk. Cfr. het schema "affordable warmth", waarbij men ervan uitgaat dat een armer iemand die veel geld steekt in zijn verwarming, terwijl hij een slechte isolatie van zijn huis heeft, beter dat extra geld kan spenderen aan een betere isolatie om op iets langere termijn een stuk minder geld aan verwarming te spenderen, waarbij de kosten voor het installeren van het isolatiemateriaal zichzelf dubbel en dik terug verdienen. Om de installatiekosten te financieren wordt een speciaal fonds opgericht worden dat goedkope leningen verstrekt aan de bewoners van dergelijke huizen. Interessante informatie vindt men op www.affordablewarmth.co.uk.

In het kort : het systeem brengt weinig op, er gaat een hoge kost mee gepaard (financieel en administratief zowel voor de leveranciers en de DNB's), het verstoort de markt en leidt ongetwijfeld tot prijsstijgingen.

Philippe Putman

Regulatory Manager