

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



Zitting 2002-2003

6 mei 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het wegwerken van de zwarte punten

Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over vervoersarmoede in landelijke gebieden
Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken betreffende de afgesloten ijkpuntconvenants met de energie-intensieve sectoren

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over op- en afritten Expresweg N49

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 6 mei 2003

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 15.31 uur.*

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het wegwerken van de zwarte punten

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het wegwerken van de zwarte punten.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, de voorbije weken werd in elke provincie een informatiemoment voor de lokale besturen georganiseerd in verband met het vijfjarenplan voor het wegwerken van zwarte punten. Nog dit jaar zouden er 250 zwarte punten worden aangepakt. De nodige middelen, namelijk 100 miljoen euro per jaar gedurende vijf jaar, moeten van het Financieringsfonds voor Schuldfabouw en Eenmalige Uitgaven komen. Het budget voor dit jaar, dus 100 miljoen euro of 20 miljoen euro per provincie, moet nog door het parlement worden goedgekeurd bij de volgende begrotingscontrole.

Omdat de bevoegde administratie met personeelsproblemen kampt, werd de opdracht uitbesteed aan een studiebureau en aan de provinciale overheden. De administratie Wegen en Verkeer van het Vlaams Gewest doet hiervoor een beroep op een consortium van drie studiebureaus : Arcadis Gedas, Grontmij en Technum. Het consortium wordt het tijdelijke vennootschap 3V genoemd, wat staat voor Veilig Verkeer Vlaanderen. Het zorgt voor het studiewerk, dus de inventarisatie en het maken van voorontwerpen voor heraanleg. Per provincie

wordt een ander studiebureau aangesteld om het concrete ontwerp op te maken, waarbij 3V als gedelegeerd bouwheer optreedt in plaats van het Vlaams Gewest. 3V zal na realisatie ook de effecten van de ingrepen meten. De coördinatie is aan de gouverneurs toevertrouwd. Er is ook een nationale stuurgroep waarin ook de Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen, de Fietsersbond en de Voetgangersbeweging werden opgenomen als raadgever.

Door voor dit jaar nog in 250 projecten te voorzien, wil de overheid vermijden dat door vertragingen in de procedures, zoals onteigeningskwesties, de doelstelling van realisatie binnen vijf jaar niet wordt gehaald. Dat betekent dat er in 2003 250 projecten worden vastgelegd, maar dat die daarom nog niet effectief worden gerealiseerd. Er wordt op basis van een aantal criteria een rangorde van prioriteit opgesteld waarbij onder andere voorrang wordt gegeven aan de herinrichting van verkeerssituaties die vooral voor zachte weggebruikers gevaarlijk zijn.

Eenzijds is het een verheugende vaststelling dat er duidelijk stappen vooruit worden gezet in de aanpak van zwarte punten op het Vlaams wegennet. Anderzijds bevat de werkwijze toch nog een aantal onduidelijkheden en roept de hele procedure een aantal vragen op. Mijnheer de minister, daarom kreeg ik graag antwoord op een aantal vragen.

Werd het consortium van studiebureaus 3V aangesteld na een openbare aanbesteding ? Hoe is dit verlopen ? Wat is de duurtijd van het contract ? Hoe ziet het contract eruit ? Welke middelen krijgt 3V voor het studiewerk, de inventarisatie en de voorontwerpen ? Welke middelen worden gereserveerd voor de studiebureaus die door de provincies worden aangesteld voor de concrete ontwerpen en de realisatie ervan ?

Decaluwe

Aangezien 3V ook met provinciale cellen werkt, is het mogelijk dat 3V ook het uitwerken van de concrete ontwerpen op zich neemt? Werken de andere studie bureaus die door de provincies worden aangesteld, in onderaanneming van 3V?

Hoe kan de Vlaamse regering garanderen dat het volledige vijfjarenprogramma tegen eind 2008 zal zijn afgewerkt? Kunt u garanderen dat er vijf jaar na elkaar 100 miljoen euro kan worden vrijgemaakt uit het FFEU? Wordt overwogen om de noodzakelijke middelen in de VIF-begroting 2004 en volgende in te schrijven? Wordt voor 2003 effectief 100 miljoen euro gereserveerd, boven op de 5 miljoen euro die reeds voor het studiewerk werd ingeschreven op de VIF-begroting 2003? Wie stelt de prioriteitenlijst op: AWV of 3V? Wat zijn de criteria?

Het uitbesteden van deze gewestelijke opdrachten aan externe studie bureaus lijkt noodzakelijk om een snelle aanpak te kunnen realiseren omwille van het personeelstekort bij AWV. Dezelfde reden leidde er echter eerder al toe dat heel wat opdrachten via het convenantenbeleid werden doorgeschoven naar de gemeenten. Ik denk daarbij aan de aanleg van fietspaden. Deze evolutie dreigt tot een vicieuze cirkel te leiden. Doordat te weinig geschikt personeel kan worden gerekruteerd voor AWV, worden steeds meer opdrachten doorgeschoven naar andere niveaus en studie bureaus. Die rekruteren daarvoor het nodige personeel op de arbeidsmarkt, waardoor er nog minder personeel kan worden gevonden voor AWV. Hoe is de evolutie in het personeelskader van AWV? Slaagt AWV er nog in om voldoende gekwalificeerd personeel aan te trekken? Is er een groot verloop bij de jongere generaties AWV-personeel, bijvoorbeeld omdat ze de overstap naar de privé-sector van studie bureaus maken?

De voorzitter: Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt: Mevrouw de voorzitter, dames en heren, de tijdelijke vereniging Veilig Verkeer Vlaanderen werd aangesteld na een onderhandelingsprocedure met voorafgaande oproep tot kandidaatstelling. De oproep werd gelanceerd op 14 juni 2002. Op 19 juli 2002 keurde de Vlaamse regering de lijst van de kandidaten goed en gaf ze haar akkoord voor het bestek van de dienstverleningsopdracht. Op 20 augustus 2002 ging een inforevergadering voor de kandidaten door. De kandidaten dienden tegen 11 september 2002 hun eerste offerte in. De onderhandelingen vatten aan op 13

september 2002 en op 20 november werd de opdracht uiteindelijk gegund aan de tijdelijke vereniging 3V, na gunstig advies van de Inspectie van Financiën op 13 november 2002. De Vlaamse regering werd van deze gunningbeslissing geïnformeerd op 6 december 2002. De kaderovereenkomst heeft een duurtijd van vijf jaar. Ze kwam tot stand in nauw overleg met de provinciegouverneurs. In het onderhandelingssteam werd bovendien ook een vertegenwoordiger van de provinciegouverneurs opgenomen.

Er is jaarlijks in 5 miljoen euro voorzien op het begrotingsartikel van het Vlaams Infrastructuurfonds voor de studie van gevaarlijke punten. Deze middelen dienen voor de vergoeding van de tijdelijke vereniging 3V. Voor de concrete uitwerking van de projecten zal er één studie bureau per provincie worden aangesteld door het Vlaams Gewest. Deze studie bureaus zullen worden aangestuurd door dezelfde stuurgroep die nu ook de tijdelijke vereniging 3V aanstuurt, en waarin naast de AWV en de provinciegouverneurs ook de VZW Ouders van Verongelukte Kinderen, de Fietsersbond, de Voetgangerbeweging, de federale politie en de VMM De Lijn vertegenwoordigd zijn. Er kan dus geen sprake van zijn dat om het even welke dienstverlener in het vervolgtraject in onderaanneming van de tijdelijke vereniging zou werken. Voor de effectieve uitvoering van de projecten, inclusief het maken van detailstudies, zullen de nodige FFEU-middelen worden gereserveerd.

Inmiddels werd de aankondiging tot kandidaatstelling gelanceerd voor de studie bureaus en de aannemers. Bovendien heeft mijn administratie de nodige uitleg verschaft aan hun beroepsverenigingen. Volgens de planning kan deze groep van studie bureaus en aannemers na de zomervakantie starten met de verdere uitwerking en de uitvoering van de opdrachten die de tijdelijke vereniging in een voorstudie heeft uitgewerkt.

De kaderovereenkomst met de tijdelijke vereniging laat ook toe dat ze wordt ingeschakeld bij het opmaken van concrete ontwerpen. Op dit ogenblik zijn er echter geen plannen in die zin. Van deze mogelijkheid kan nuttig gebruik worden gemaakt indien de studie bureaus hun taak niet naar behoren kunnen vervullen op kwantitatief of kwalitatief vlak. In dat geval moeten wel de begrotingsmiddelen worden opgetrokken.

Indien we de doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen in verband met de verkeersveiligheid willen realiseren, moeten we in staat zijn om op 5 jaar tijd de gevaarlijke punten in Vlaanderen weg

Bossuyt

te werken. De budgettaire omvang van deze operatie werd geraamd op 100 miljoen euro per jaar voor een periode van 5 jaar. Om dit te realiseren zal ik erop toezien dat er in deze middelen wordt voorzien. Voor deze regering is de verkeersveiligheid een prioriteit, en ik twijfel er dus niet aan dat ze de noodzakelijke FFEU-middelen ter beschikking zal stellen.

De prioriteitenlijst werd opgesteld op basis van de behoefteanalyse. De AWV heeft hem ter bekrachtiging voorgelegd aan de reeds vermelde stuurgroep. De criteria zijn gebaseerd op een aantal parameters, namelijk het aantal ongevallen met gekwetsten, het aantal licht gekwetsten, het aantal zwaar gekwetsten en het aantal doden. Die aantallen worden gewogen in functie van de ernst. Op de website hebben we een overzicht geplaatst en daarin staat voor elke provincie het programma in verband met de gevaarlijke punten voor het jaar 2003 en 2004.

Mijnheer Decaluwe, uw laatste vraag hebt u al verschillende keren gesteld. Ik zal er dan ook niet al te diep op ingaan, want ze werd al verschillende keren beantwoord. U wilt blijkbaar koste wat het kost bewijzen dat het Vlaams Gewest aan de lopende band studies moet uitbesteden omwille van personeelstekorten. Uit de cijfergegevens die u naar aanleiding van een schriftelijke vraag opvroeg, blijkt dat de externe studieopdrachten van de AWV slechts 1 percent van het totale investeringsvolume van de AWV uitmaken. Dat is volgens mij een normaal percentage, maar blijkbaar is dat voor discussie vatbaar.

De redenering dat de studie bureaus de arbeidsmarkt leegvissen om ervoor te zorgen dat de administratie geen personeel meer vindt, klopt niet. De bouwsector bevindt zich op dit ogenblik immers in een periode van ernstige laagconjunctuur. De studie bureaus hebben bovendien minder werk en daardoor eerder personeel te veel dan te weinig. De bouwsector smeekt het Vlaams Gewest om meer werken en studies aan te besteden om zo de afname van gemeentelijke investeringen op te vangen. Bij de AWV is het aantal personeelsleden van de jongere generaties, dat naar de privé-sector overstapt, niet groot. De huidige economische omstandigheden zijn er niet naar om een dergelijk personeelsverloop op gang te brengen. Dat kan alleen maar ontstaan als de privé-sector opnieuw aanzwengelt.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. We moeten op basis van de cijfers toch eens van gedachten wisselen over de globale problematiek van de studieopdrachten en specifiek over de AWV. Ik hoor immers de hele tijd tegenstrijdige berichten. We moeten een goed inzicht krijgen. Ik heb er geen last van dat er studies worden besteld, maar de vraag is op welke manier dat gebeurt. Na een gedachtewisseling over deze problematiek zullen we ons daarover definitief kunnen uitspreken. Ik hoop dat we in deze commissie op een open manier over die kwestie kunnen praten met u en met uw administratie.

In de wereld van studie bureaus en aannemers zijn er voortdurend fusies, worden veel allianties gevormd en wordt er veel samengewerkt. De wetgeving op de overheidsopdrachten is tamelijk moeilijk en ik hoop dat we daardoor geen problemen krijgen. Ik hoop dus dat u en uw administratie voorzichtig zijn.

Als provincies een bepaald studie bureau aantrekken, is het mogelijk dat heel wat aannemers uit de boot vallen. We moeten daar dus op een goede manier mee omgaan.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik vind het percentage van 1 percent niet overdreven, zeker niet als we rekening houden met het feit dat de investeringen enorm zijn gestegen. Bovendien is er hier sprake van de politieke wil om belangrijke bijkomende inspanningen te leveren. Naar aanleiding daarvan hebben we bekeken wat we kunnen doen.

U spreekt over doelmatigheid. Doelmatigheid houdt in dat we weten wat we doen, wat we kunnen doen, wat we willen doen en wat de politiek wil doen. Er is een nominale aangroei van de studieopdrachten, maar als we een vergelijking maken met het verleden, is het percentage van 1 percent zeker niet overdreven.

Ik deel uw bekommernissen in verband met studies en studie bureaus. Daarom hebben we in stappen gewerkt. We hebben eerst met een algemeen studie bureau gewerkt en vervolgens hebben we een studiegroep samengesteld waarin volgens mij tamelijk onbesproken mensen zitten.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, het kerntakendebat wordt nu al jaren gevoerd. Wat doet een administratie zelf en wat kan ze uitbesteden ? Op die vraag moet een duidelijk antwoord worden gegeven. Ik ben ervan overtuigd dat de

Decaluwe

AWV door de knowhow die ze heeft, een aantal zaken goedkoper kan doen dan andere instanties en studiebureaus. De AWV beschikt immers over heel wat inventarissen en studies.

Als er meer activiteiten zijn, worden er meer studiebureaus ingeschakeld. Op zich is dat niet verkeerd, maar ik denk dat we voor het bereiken van meer doelmatigheid eens een grondig debat moeten voeren over wie wat doet. Dat is in feite de aanzet geweest tot schriftelijke vragen, en daarover hadden de media het. Het gaat erom wie wat doet, op de voor de Vlaamse Gemeenschap meest efficiënte en meest voordelige manier.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik denk dat het toch belangrijk is om te weten dat het niet uit fantasie is gebeurd. De regering en – ik denk – ook het parlement hebben zich bepaalde doelstellingen gesteld op het vlak van de verkeersveiligheid. Dat betekent dat bepaalde cijfers sterk naar beneden moeten gaan. Om dat te bereiken, moeten onder meer de mogelijke oorzaken een oplossing krijgen, zoals die gevaarlijke punten. Ik dacht dat iedereen het daarover eens was.

Het is ook een politieke optie om dat te doen binnen een overzichtelijk tijdsbestek. Ik herinner me de uitspraken van nog niet zo lang geleden : dat men vele jaren nodig zou hebben om dat te doen. Welnu, vanuit het beleid zijn we nagegaan hoe we dat op een verantwoorde manier kunnen versnellen. Ik denk dat dit gebeurt op een verantwoorde manier. Ik begrijp ook uw bekommernis. Het is ook niet de bedoeling om de administratie buitenspel te zetten, integendeel. Ik denk dat ook de administratie kan leven met de procedure die hier is opgesteld, er rekening mee houdend dat we zeker in die aanvangsfase wat abnormaal hoge activiteiten vereisen om de doelstellingen van de politiek te kunnen halen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over vervoersarmoede in landelijke gebieden

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer De Meyer tot de heer Bossuyt, Vlaams mi-

nister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over vervoersarmoede in landelijke gebieden.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, begin april werd een studie voorgesteld over 'rurale vervoersarmoede', een studie van het Instituut voor Sociale en Economische Geografie van de KU Leuven en Langzaam Verkeer in samenwerking met de Koning Boudewijnstichting. Het meest opvallende resultaat van deze studie is dat in ongeveer 47.000 Vlaamse gezinnen op het platteland minstens één persoon ouder dan 18 jaar aan vervoersarmoede lijdt, ondanks het erg hoge autobezit in Vlaanderen en het relatief fijnmazig uitgebouwde openbaarvervoersnet van zowel trein als bus en tram. Vrouwen hebben hier nog meer onder te lijden dan mannen.

Gezien het beperktere openbaarvervoersaanbod in de meer landelijke gemeenten in Vlaanderen, zijn gezinnen uit deze streken genoodzaakt om zich een wagen aan te schaffen. Hiervoor moeten bepaalde gezinnen zich diep in de schulden werken. Aangezien vele kansarmen precies afzakken naar de rurale gebieden omdat huisvesting daar nog enigszins betaalbaar is, is in deze gebieden vervoersarmoede het nijpendst. In de studie wordt ook vastgesteld dat vrouwen vaker het slachtoffer zijn van vervoersarmoede, omdat ze overdag nog meer achterblijven zonder wagen ter beschikking.

De jongste jaren en de komende jaren werd en wordt meer werk gemaakt van de uitbouw van het openbaarvervoersnet naar de normen van de basismobiliteit. De aanpak van de vervoersarmoede was de belangrijkste reden om basismobiliteit te realiseren, maar de groep die het ergst te lijden heeft onder vervoersarmoede, wordt niet of veel te weinig bereikt met basismobiliteit. Basismobiliteit, met de belbussen, is immers beperkt tot de officiële woonzones, terwijl de goedkoopste woningen vaak worden gevonden buiten die zones. Het isolement wordt daarmee enkel nog versterkt. Het is net in de meest landelijke gebieden dat de grootste concentraties aan woningen buiten de woonzones voorkomen.

Ook blijft het probleem van de bestemmingen bestaan. Basismobiliteit vergroot de verplaatsingsmogelijkheden tussen de woongebieden, maar niet naar bijvoorbeeld bedrijventerreinen. Dit beperkt een belangrijke groep kansarmen in hun mogelijkheden om een professionele loopbaan uit te bouwen.

De Meyer

Voor een beperkte groep van mindermobielen is er in een aantal landelijke gemeenten ook een Minder Mobielen Centrale. Deze centrales draaien enkel op vrijwilligers en de prijs per kilometer zorgt ervoor dat deze vorm van mobiliteit voor de doelgroep relatief duur is, zeker ten opzichte van de prijs voor belbussen. Deze initiatieven zijn ook eerder kleinschalig en slechts lokaal aanwezig, en bovendien erg weinig bekend

Verschillende mogelijke oplossingen kunnen naar voren worden geschoven voor het probleem van vervoersarmoede in landelijke gebieden. Zo kan de socialewoningbouw ervoor zorgen dat kansarmen minder worden verdreven naar afgelegen gebieden buiten de woonzones. Ook binnen het beleidsdomein Mobiliteit zijn een aantal initiatieven mogelijk om daadwerkelijk iets aan de vervoersarmoede te verhelpen. Een uitbreiding van basismobiliteit tot concentraties van bewoning buiten de woonzones lijkt in een aantal gevallen wenselijk. Ook de uitbreiding ervan qua frequentie en bestemming kan een oplossing bieden. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan de bedrijventerreinen. Dit moet regio per regio worden bekeken. De belbus lijkt ook nog extra promotie nodig te hebben om voldoende bekend te geraken bij de doelgroepen die deze vorm van openbaar vervoer het meest nodig hebben.

Anderzijds kunnen we er niet naast kijken dat basismobiliteit erg veel middelen vergt van de Vlaamse begroting. Het kostendekkingspercentage ligt vaak erg laag, zelfs beneden de 5 percent. In bepaalde gevallen of in bepaalde regio's kan een uitbreiding van het aanbod, gericht op bepaalde woningconcentraties en gericht op bijvoorbeeld industrieterreinen, ervoor zorgen dat meer gebruikers zullen opdagen, waardoor de kostendekking mogelijk kan toenemen. Ook kan worden overwogen om bijvoorbeeld de Minder Mobielen Centrales mee op te nemen in het 'management' van de basismobiliteit. Ook taxibediening onder de paraplu van basismobiliteit door De Lijn kan bijdragen tot een efficiëntere kostenbeheersing.

De studie waarnaar ik heb verwezen, legt ongetwijfeld een aantal knelpunten bloot en vraagt om een specifiek beleid terzake. Ik zou de minister dan ook graag de volgende vragen stellen. Heeft de minister reeds kennis genomen van de studie? Hoe wenst hij in het algemeen een beleid te ontwikkelen om deze vervoersarmoede in landelijke gebieden tegen te gaan?

Inzake Minder Mobielen Centrales heeft de huidige regering de jongste jaren een onduidelijk en zeker geen coherent beleid gevoerd. Er waren projectsubsidies voor een viertal centrales, maar het is niet duidelijk wat er in de toekomst met deze projecten zal gebeuren. De bevoegdheid hierover was ook het onderwerp van een doorschuifoperatie met het departement Welzijn. Zullen die subsidies worden gegeven in het licht van het mobiliteitsbeleid of van het welzijnsbeleid? Zullen andere projecten in de toekomst ook kunnen genieten van subsidies van de Vlaamse overheid? Bestaan er plannen om de huidige Minder Mobielen Centrales professioneler uit te bouwen en te laten coördineren, bijvoorbeeld per vervoersregio?

Kan basismobiliteit worden uitgebreid, afhankelijk per regio via vervoersmanagement, tot woningconcentraties buiten de woonzones en qua frequentie en bestemming? Vooral met betrekking tot de bediening van bedrijvenszones is er van bij de opstart van basismobiliteit een grote nood aan bediening van deze zones.

Heeft de minister plannen om de kostendekking van bepaalde initiatieven zoals de belbussen te verhogen, bijvoorbeeld door een gericht mobiliteitsmanagement per streek of het betrekken van alternatieve vormen zoals de Minder Mobielen Centrales en taxaatschappijen? Zijn er nog andere initiatieven gepland om aan het probleem van de vervoersarmoede iets te verhelpen?

De voorzitter : De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit me aan bij de heer De Meyer. Het is inderdaad juist dat het aanbod aan openbaar vervoer in landelijke gebieden wel eens te wensen overlaat. Dat is meer bepaald dikwijls het geval in grensstreken. Ik denk dat de minister zelf uit een grensstreek afkomstig is en dat dus ook aan den lijve heeft kunnen ondervinden.

Ik zou willen vragen om ook op dat vlak te proberen om tot meer overleg te komen, bijvoorbeeld met Nederland. In mijn regio heb ik bijvoorbeeld concreet vastgesteld dat er enorme tariefverschillen zijn tussen de vervoersmaatschappijen. De Lijn past momenteel inderdaad voor een aantal doelgroepen zeer lage tarieven toe, waar op zich niemand iets op tegen heeft. Wie echter de bus moet nemen in de richting van Nederland, stelt vast dat hij een tarief moet betalen dat duidelijk veel hoger ligt. Dit kan echt aanleiding geven tot problemen.

De Roo

Ik zou dan ook willen voorstellen om hierover het nodige overleg te organiseren. In de grensregio, die ik persoonlijk zeer goed ken, doet dit probleem zich zeer concreet voor. Dit zou ook in de grensstreek met Frankrijk het geval kunnen zijn. Indien we erin slagen de problematiek inzake het aanbod in deze regio's aan te pakken, zouden we hierover misschien een convenant met onze buurlanden kunnen afsluiten.

Indien de minister dit wenst, kan ik hem concrete informatie bezorgen over het schoolvervoer in mijn streek. Leerlingen die de bus naar Nederland moeten nemen, betalen vaak driemaal meer dan leerlingen die in Vlaanderen dezelfde afstand met een bus van De Lijn afleggen.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, ik zou eigenlijk met de aanvullende vragen van de heer De Roo willen beginnen. De door hem geschetste problemen stellen zich immers ook in de grensstreek waar ik woon. Deze problemen beperken zich overigens niet tot het busvervoer. Wie in mijn streek de trein neemt, zal met precies dezelfde problemen worden geconfronteerd.

We leveren al een aantal jaren inspanningen om deze situatie te verbeteren. Ik stel evenwel vast dat er gewoonweg te weinig verdragen zijn afgesloten. Hoewel we al zeer veel verdragen met onze buurlanden hebben afgesloten, zijn er recent zeer weinig nieuwe verdragen bij gekomen. We hebben die verdragen nodig om goede afspraken met betrekking tot beleidsdomeinen als ruimtelijke ordening en mobiliteit te maken. We voeren hierover momenteel de nodige gesprekken.

Aangezien we niet over verdragen beschikken, zijn alle afspraken op de bereidheid van onze partners gebaseerd. We beschikken niet over andere mogelijkheden om deze problemen aan te pakken. Binnen de Vlaamse regering pleit ik dan ook voor het aanknopen van de nodige gesprekken met de Franse en de Nederlandse overheid. Ik wil met deze overheden zo snel mogelijk een aantal verdragen over de Vlaamse bevoegdheden afsluiten.

Het afsluiten van deze verdragen zal niet steeds even eenvoudig verlopen. De internationale belangen kunnen soms tegengesteld zijn aan de wens om goede en goedkope verbindingen tot stand te brengen. We mogen dan ook niet op de zaken vooruitlopen. Deze gesprekken vormen een belangrijke

uitdaging. Het voeren van deze gesprekken is evenwel de moeite waard.

Een aantal mensen zullen zich allicht herinneren dat voormalig premier Dehaene destijds ook naar Rijsel is getrokken om een gesprek over deze problematiek op gang te brengen. Het gaat hier met andere woorden niet om een nieuw verschijnsel. Het is hoe dan ook noodzakelijk een oplossing voor de huidige problemen te vinden.

Het spreekt vanzelf dat we de door de heer De Meyer aangehaalde studie hebben bekeken. De administratie heeft deze studie van nabij opgevolgd. Ik wil hier evenwel aan toevoegen dat de studie enkel de vervoersarmoede in twee gebieden in Vlaanderen behandelt. We moeten de resultaten dan ook met de nodige voorzichtigheid interpreteren.

Indien we de resultaten van deze studie als basis voor het beleid zouden willen hanteren, moeten we ook de nodige voorzichtigheid aan de dag leggen. De studie bevat een aantal waardevolle suggesties. Uit de studie van Langzaam Verkeer en de Koning Boudewijnstichting blijkt immers dat een aantal problemen inzake vervoersarmoede door sociale netwerken worden opgevangen.

De meeste problemen inzake vervoersarmoede zijn het gevolg van het feit dat heel wat mensen zich niet goed voelen in hun positie van sociale afhankelijkheid. Deze factor is belangrijker dan de eigenlijke onmogelijkheid om bepaalde verplaatsingen te doen. In het kader van de toegankelijkheidsdoelstelling van het Vlaams mobiliteitsbeleid streven we dan ook naar een zo groot mogelijke verplaatsingsautonomie voor mindervaliden, voor ouderen en voor jongeren.

Wat de vervoersarmoede betreft, zou ik hier ook graag verwijzen naar de maatregelen die in het kader van de toegankelijkheidsdoelstelling van het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen naar voren zijn gebracht en naar de beleidsaanbevelingen inzake de implementatie van het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen die op basis van de resolutie van het Vlaams Parlement zijn opgesteld. Deze beleidsaanbevelingen zullen overigens eerst- daags aan de Vlaamse regering worden voorgelegd.

Basismobiliteit houdt in dat iedereen binnen een straal van 750 meter rond de eigen woning gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Aangezien dit principe in heel Vlaanderen van tel is, geldt het ook in de landelijke gebieden.

Bossuyt

Het recht op basismobiliteit is evenwel niet onbeperkt. Omwille van doelmatigheids- en efficiëntieredenen is het beperkt in ruimte en tijd. De ruimtelijke beperking houdt in dat iedereen het recht heeft met het openbaar vervoer te kunnen vertrekken in de woonzones die in de gewestplannen en in de gewestelijke en de provinciale RUP's zijn aangeduid. Het recht op basismobiliteit is bovendien afhankelijk van de financiële middelen die de Vlaamse regering en het Vlaams Parlement hieraan willen besteden.

Op het einde van vorig jaar was de basismobiliteit in 160 gemeenten al geheel of gedeeltelijk ingevoerd. Indien een continu beleid wordt gevoerd, zou de basismobiliteit tegen het einde van 2006 in alle Vlaamse gemeenten moeten zijn ingevoerd.

Wat zijn tweede vraag betreft, zou ik de heer De Meyer naar de minister van Welzijn willen doorverwijzen. We zitten hier namelijk met een bevoegdheidsprobleem. Binnen de Vlaamse regering zijn evenwel afspraken met betrekking tot het bedienen van mindervalide reizigers gemaakt. Grosso modo komen deze afspraken erop neer dat De Lijn haar belbussen door middel van busliften toegankelijker zal maken. Met betrekking tot de gebieden waar geen belbussen rijden, heeft minister Vogels een subsidieregeling uitgewerkt voor de instellingen die dergelijk vervoer organiseren. Deze subsidieregeling is momenteel reeds operationeel.

Het versterken van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten aanzien van de auto moet in de beleidsaanbevelingen inzake de implementatie van het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen aan bod komen. Een van de beleidsaanbevelingen betreft het oprichten van een mobiliteitscentrale binnen de structuren van De Lijn. Deze mobiliteitscentrale moet vervolgens geïntegreerde mobiliteitsdiensten aanbieden. Deze doelstelling is overigens in de nieuwe beheersovereenkomst opgenomen.

Een andere beleidsaanbeveling betreft het inclusief beleid. Op korte termijn zouden we een integratie van het vervoer op maat moeten realiseren. Dit komt ook in de studie over de vervoersarmoede in de landelijke gebieden aan bod. Volgens deze studie zou een meer gecoördineerde aanpak en een grotere samenwerking met De Lijn een eerste stap kunnen inhouden.

Omwille van doelmatigheids- en efficiëntieredenen is de basismobiliteit tot woonzones beperkt. In het

buitengebied gaat het tijdens de spitsuren om een bedieningsfrequentie van minstens twee vervoersdiensten per uur en tijdens de daluren om een bedieningsfrequentie van minstens één vervoersdienst per uur.

Door middel van het netmanagement willen we ook de bereikbaarheid van bestemmingen als bedrijventerreinen verhogen. Ik heb hierover al een aantal premature opmerkingen gelezen. Het verspreiden van de 3W-passen heeft de vervoersproblematiek op de agenda van de gesprekken tussen de Vlaamse overheid en het bedrijfsleven gebracht. Eigenlijk komt het hier neer op een vorm van netmanagement. We voeren momenteel gesprekken met bedrijven om de uitreiking van deze passen mogelijk te maken. Er beweegt op dit vlak alleszins heel wat.

Door middel van mobiliteitsplannen en convenants willen we de basismobiliteit in de Vlaamse gemeenten realiseren. In de loop van deze evolutie willen we evenwel ook rekening houden met de efficiëntie. Ook inhoudelijk is namelijk een evolutie in de mobiliteitsconvenants merkbaar.

Wat het netmanagement betreft, voorzien we in 2007 goede resultaten. Dat betekent evenwel niet dat we nu niets doen. De mobiliteitsconvenants en de 3W-passen zorgen voor de aanwezigheid van netmanagementselementen in het beleid.

De vervoersarmoede wordt uiteraard niet enkel door het aanbod aan vervoersmogelijkheden gecreëerd. Ook de prijs van het vervoer en de toegankelijkheid van de informatie zijn van groot belang. In de beleidsaanbevelingen inzake de implementatie van het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden in dit verband een aantal concrete maatregelen voorgesteld. Zo willen we onze diensten en activiteiten dichter bij de mensen brengen.

Indien we de vervoersarmoede willen bestrijden, moeten we echter ook rekening houden met de fysieke mogelijkheden van de betrokken individuen. In die zin behoren ook steunmaatregelen die tot doel hebben om de eigen wagen aan te passen aan de handicap tot de mogelijkheden, net als het voorzien in goede en veilige voet- en fietspaden, omdat deze nauw aanleunen bij wat mensen zelf kunnen.

Elk project inzake vraagafhankelijk vervoer in het kader van basismobiliteit wordt momenteel opgestart met een belbus. Na 1 jaar zal het project worden geëvalueerd. Indien blijkt dat het project na 1 jaar niet voldoet aan het evaluatiecriterium opge-

Bossuyt

nomen in het besluit inzake netmanagement, wordt er onderzocht of er betere alternatieven zijn. Indien dit zo blijkt te zijn, dan kan dus na het tweede jaar worden overgegaan naar een lagere exploitatievorm. Op dit moment onderzoekt De Lijn zo bijvoorbeeld de praktische problemen die het inzetten van taxi's nog bemoeilijken.

Met betrekking tot de laatste vraag verwijs ik naar de voornoemde planning, waarbij de invoering van basismobiliteit op het hele Vlaamse grondgebied eind 2006 voltooid zal zijn. Daarna zal er specifiek worden voortgegaan met het voortdurende proces van het netmanagement, waarbij ook aandacht zal worden besteed aan de bereikbaarheid van diverse attractiepolen als bedrijventerreinen, voor zover die nu niet al zijn inbegrepen in de hele actie die wordt gevoerd inzake de woon-, werk- en winkelpassen. In verschillende gemeenten lopen daarnaast al projecten waarin De Lijn participeert. Zo zijn er in bepaalde gemeenten buurtbussen, al dan niet bestuurd door vrijwilligers. Gemeenten die volgens de prioriteitenlijst inzake basismobiliteit niet onmiddellijk aan bod komen, kunnen voor de periode tot aan de invoering van de basismobiliteit in hun gemeente zelf een vervroegde invoering financieren.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mijnheer de voorzitter, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Ik begrijp dat u uw beleid en dat van uw voorganger verdedigt. Dat is vrij normaal. Ik begrijp ook dat basismobiliteit op het platteland veel moeilijker te realiseren is dan in een stedelijk gebied. Dat is evident. Maar u kunt niet ontkennen dat vandaag het platteland nog steeds enigszins wordt gediscrimineerd. Uiteraard zijn er slechts twee gemeenten onderzocht in deze studie : Heers en Lo-Reninge. Die gemeenten zijn echter exemplarisch voor de situatie in vele plattelandsgebieden in Vlaanderen. Een van de problemen is dat Vlaanderen een beetje een plattelandsbeleid mist, en een coördinerend minister die bevoegd is voor de diverse aspecten daarvan. Natuurlijk is dat niet alleen uw verantwoordelijkheid.

Ik wil ten slotte aankondigen dat ik een met redenen omklede motie zal indienen, tot besluit van deze interpellatie.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik wil even reageren, want ik hou niet zo van veralgemeningen. Voor een

plattelandsbeleid heeft men geld nodig. Men moet prioriteiten hebben terzake. Uit de besprekingen over de beheersovereenkomst die we zullen voeren met De Lijn zal moeten blijken of men bereid is dat geld neer te tellen. Ik woon ook in een gebied waar er vervoersarmoede is, of moeilijkheden inzake vervoer.

Een ander probleem is de situatie ter plaatse. Men kan terzake niet veralgemenen. Bijvoorbeeld in het kader van mobiliteitsconvenants wordt men in heel veel gemeenten geconfronteerd met de vraag hoe men alle wijken, zelfs de veraf gelegen wijken, beter kan verbinden met het centrum. Het lijkt voorzichtig dat men op dat vlak telkens een individuele analyse maakt. Want er is niet steeds sprake van een algemene regel. Zo'n regel zou gemakkelijk zijn. Dan weet men immers dat men met het geld alleen een oplossing kan bieden. Maar dat is niet altijd het geval, tenzij men van plan is een bus of taxi voor elke deur te plaatsen. Daarop zou dat alleszins neerkomen.

Ik vind het systeem van de belbussen een goed systeem. Bijvoorbeeld in de Westhoek heeft men nog heel wat wensen. Maar bij heel wat mensen daar leeft toch al wel de indruk dat men zich met dit systeem wel bekommert om hun problemen. Het lijkt me verstandig dat er eerst een periode komt waarbij men de mogelijkheid geeft het systeem in te rijden. Men moet een aanbod creëren. De mensen moeten echter ook een beetje gaan nadenken over hoe ze zich gaan verplaatsen. Wil dit efficiënt zijn, dan moet men beide factoren op elkaar afstemmen. Dat gaat het beste als men overeenkomsten maakt, ook bijvoorbeeld met die afgelegen wijken, inzake de vervoersvorm en het vervoerstijdstip. Terzake bestaat er geen algemene regel. Daar heeft men de twee actoren nodig. Het volstaat niet om elk uur een bus te laten rondrijden. Het is op het ogenblik dat er het meeste verkeer is, zeker naar die afgelegen wijken, dat men in overeenstemming oplossingen moet bieden.

De heer Jos De Meyer : Mijnheer de minister, ik ben bijzonder blij dat u zich aangesproken voelt door mijn repliek. Ik ben het met u eens : wanneer men een gecoördineerd plattelandsbeleid wil voeren, dan zijn er extra middelen nodig, naar analogie van het stedelijk beleid. Ik ben het ook eens met u wanneer u zegt dat dit een individuele analyse vergt. Het plattelandsbeleid is immers maatwerk. Wanneer ik zeg dat deze regering onvoldoende aandacht had voor het plattelandsbeleid, dan heb ik het zeker en vast niet alleen over mobiliteit. Ik heb het over het algemene. Ik pleit voor meer hori-

De Meyer

zontale bevoegdheden en eventueel zelfs een coördinerend minister terzake.

Met redenen omklede motie

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

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

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken betreffende de afgesloten ijkpuntconvenants met de energie-intensieve sectoren

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken betreffende de afgesloten ijkpuntconvenants met de energie-intensieve sectoren.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, bij het begin van deze zittingsperiode stelde men zich tot doel de energie-efficiëntie in de industrie te optimaliseren. In het Vlaams Klimaatplan blijft de energie-intensieve industrie gespaard van absolute CO₂-reductiedoelstellingen en wordt de doelstelling uit de beleidsbrief Energie, met name het vergroten van de energie-efficiëntie, overgenomen. Hiertoe werd een heel specifiek instrument ontwikkeld, namelijk het ijkpuntconvenant of benchmarkconvenant. Dat houdt in dat de energie-intensieve bedrijven – bedrijven uit de chemische sector en de metallurgie, cementfabrieken, raffinaderijen, papierproducenten, enzovoort – zich er tegenover de Vlaamse overheid vrijwillig toe verbinden om tegen 2012 de energie-efficiëntie van hun productieprocessen te verhogen tot het niveau van de beste tien vergelijkbare bedrijven uit hun sector. Door enkel verplichtingen op te leggen inzake energie-efficiëntie wordt gegarandeerd dat de bedrijven die deelne-

men aan dit convenant niet zullen worden belemmerd in hun groei. In ruil voor dat vrijwillige engagement zal de overheid geen andere energiebesparende of CO₂-reducerende verplichtingen opleggen aan de toetredende bedrijven. Deze bedrijven zullen verder ook worden vrijgesteld van een federale CO₂-energiesubsidie.

Persoonlijk ben ik steeds een koele minnaar geweest van dit systeem van ijkpuntconvenants. In de eerste plaats garanderen die immers op geen enkele wijze een absolute reductie van de CO₂-uitstoot binnen de energie-intensieve bedrijven. Ten tweede is het zo dat die spreekwoordelijke stok achter de deur, in de vorm van die federale CO₂-energiesubsidie, concreet niet eens bestaat. Ten derde heb ik persoonlijk mijn twijfels over de praktische mogelijkheid en de haalbaarheid om op objectieve wijze vast te stellen of een bepaalde procesinstallatie al dan niet behoort tot die wereldtop inzake energie-efficiëntie. Ten vierde stel ik vast dat ook de MINA-raad duidelijk aanklaagt dat het Vlaamse systeem van ijkpuntconvenants te weinig aansluit bij de doelstellingen van het alomvattende Vlaams Klimaatplan. Een vijfde bekommernis is dat dit systeem de bedrijven geen enkele bijdrage laat leveren aan de tussentijdse stabilisatiedoelstelling om tegen 2005 onze broeikasgasemissies terug te brengen tot op het niveau van 1990.

De door de Vlaamse overheid aangeboden ijkpuntconvenants zijn gesneden koek voor de bedrijven. Ze hoeven immers geen absolute CO₂-reductie te verwezenlijken. Ze krijgen niet eens een absoluut indicatief emissieplafond opgelegd. Ze krijgen geen verplichting opgelegd om emissierechten aan te kopen. Ze kunnen ongeremd blijven groeien. Ze worden verder vrijgesteld van elke bijkomende energiebesparende of CO₂-beperkende maatregel. Ze krijgen de mogelijkheid om de moeilijkste maatregelen uit het energie-efficiëntieplan, die hen in staat moeten stellen om de wereldtop binnen hun sector te halen, te substitueren met flexibele mechanismen waarin het Kyoto-protocol voorziet. Bovendien wordt aan hen enkel gevraagd maatregelen te nemen die zichzelf op relatief korte termijn terugverdienen.

Toch blijken, ondanks de lange voorbereidingen, het uitvoerig overleg en de verregaande toegevingen, tot dusver bitter weinig energie-intensieve bedrijven bereid het ijkpuntconvenant te ondertekenen. Dit strekt des te meer tot verbazing daar vrijwel alle betrokken bedrijven steeds beweerden nu reeds tot de wereldtop inzake energie-efficiëntie van hun productieprocessen te behoren en eigenlijk weinig inspanningen zouden moeten leveren om daar te geraken omdat hun productieprocessen

Glorieux

reeds tot de meest energie-efficiënte van de wereld zouden behoren. Wat vrezen ze dan ? Waarom is er dan zo weinig enthousiasme om tot die ijkpuntconvenants toe te treden ? Zijn ze plots tot het besef gekomen dat een objectieve benchmarking aan het licht zou brengen dat ze nog een hele weg af te leggen hebben ?

Een belangrijk bijkomend element is dat de termijn voor de omzetting van de EU-richtlijn over emissiehandel zeer nabij komt. In vergelijking met andere landen, die wel al convenants en andere instrumenten operationeel hebben, heeft Vlaanderen een zware achterstand. Elk verder tijdverlies zal ons in de toekomst zuur opbreken wanneer de EU-emissierechten verdeeld moeten worden. Het spreekt voor zich dat, wanneer de bedrijven geen ijkpuntconvenant wensen te ondertekenen, de toepassing van de EU-richtlijn via Vlaamse zal moeten worden geregeld, zoals oorspronkelijk in het Vlaams Klimaatplan was voorzien voor de enkele hardleerse achterblijvers die ondanks alles niet willen tekenen.

Het systeem van ijkpuntconvenants om de energie-efficiëntie van de in Vlaanderen gevestigde energie-intensieve bedrijven te optimaliseren, blijkt dus niet aan te slaan. Het ontbreken van een noodzakelijke sociale CO₂-energietaks is hier niet vreemd aan. Nochtans hebben studies van onder meer het Federaal Planbureau en de KU Leuven aangetoond dat een dergelijke broekzak-vestzakheffing, waarbij het energieverbruik zwaarder wordt belast en de lasten op arbeid verlaagd worden, een positief effect heeft op de tewerkstelling, en het meest efficiënte instrument is om de Kyoto-doelstellingen te halen.

Mijnheer de minister, ik verwijs in dit verband naar de hoorzitting van vorige week met betrekking tot de WKK-certificaten. Toen hoorden we van Fedichem en Agoria dat de federaties ondertussen wel toegetreden zijn tot het ijkpuntconvenant. Op zich betekent dat nog niets, maar er werd toen tegelijkertijd aangekondigd dat reeds drie leden – dus drie bedrijven – toegetreden zouden zijn. Dit blijft weliswaar een bescheiden aantal binnen de doelgroep die beoogd wordt met de ijkpuntconvenants. Wat is de oorzaak van de beperkte interesse van de bedrijven voor dit op hun maat gesneden ijkpuntconvenant ? Welke bezwaren halen ze aan om niet toe te treden of om daartoe te treuzelen ?

In het regeerakkoord werd bepaald dat de Vlaamse regering inspanningen zou leveren om flanke-

rende energiefiscaliteit op federaal niveau mee te helpen realiseren. In het Vlaams Klimaatplan wordt het succes van de Vlaamse maatregelen ook afhankelijk gemaakt van dergelijke flankerende federale maatregelen. Welke initiatieven hebt u genomen, neemt u of zult u nemen om er bij de nieuwe federale regering op aan te dringen een sociale CO₂-energietaks in te voeren, als noodzakelijke stok achter de deur voor het Vlaamse ijkpuntconvenantenbeleid ?

Hoe verhoudt zich het gebrek aan bereidheid van de energie-intensieve sectoren om een ijkpuntconvenant af te sluiten met de op stapel staande Europese handel in emissierechten ? Hoe garandeert u, gezien de obstructie van de bedrijven om mee te werken aan het ijkpuntstelsel, dat de energie-intensieve industrie zelfs maar een bescheiden bijdrage zal leveren aan de verwezenlijking van de Kyoto-doelstellingen waarin het Vlaams Klimaatplan voorziet ? Immers, momenteel moeten zij zeker geen absolute CO₂-reductie aantonen, maar wel hun energie-efficiëntie optimaliseren.

Blijkbaar is ook hier zelfs niet al te veel enthousiasme voor. Betekent dit dan dat er ter compensatie bijkomende maatregelen in andere sectoren nodig zijn ? Zo ja, in welke sectoren ? In welke takken en wat voor soort van maatregelen zouden dat dan zijn ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een mooie brochure bij me : ‘Op weg naar de wereldtop, Convenant Benchmarking energie-efficiency’ uit Nederland van de Commissie Benchmarking aldaar. Daar staat men al verder. Ik heb al het tweede verslag van deze commissie, waarin staat dat 233 grote energie-intensieve bedrijven in Nederland het convenant hebben ondertekend, waarvan 88 uit de chemie. 214 bedrijven hebben al een energie-efficiëntieplan ingediend, en van 138 is dat al integraal goedgekeurd. Hiermee geef ik aan welke achterstand we dreigen op te lopen ten aanzien van onze noorderburen.

Ik heb nog een bedenking bij de vergadering van vorige week toen we het hadden over WKK. We hadden het gevoelen dat men de hoge kosten voor de energieleveranciers voor groene energie en WKK, die hun weerslag vinden op de energie-intensieve bedrijven, als argument inbrengt dat bedrijven zich niet aangemoedigd voelen het convenant te ondertekenen. Het is bijna een lichte dreiging van de bedrijven. De teneur is dat als dit voor-

Malcorps

stel van decreet wordt goedgekeurd, we niet moeten verwachten dat ze binnen de kortste keren het convenant zullen ondertekenen.

De voorzitter : Mijnheer de minister, zou u ons een idee kunnen geven van hoeveel taksen worden geheven sinds de zogenaamde liberalisering van de elektriciteitsmarkt, en wat daar tegenover staat ? Misschien kan men hier de reden in zoeken waarom sommige bedrijven op dit ogenblik het convenant niet hebben ondertekend. Wat is de reden waarom het in Nederland zoveel makkelijker gaat dan in België ?

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, in Nederland is er een CO2-energietaks.

De voorzitter : Kent u alle andere taksen in België en Nederland ? Het gaat niet alleen over de CO2-taks, maar over de prijs van de elektriciteit sinds de zogenaamde liberalisering enerzijds en alle verschillende taksen die inmiddels zijn ingevoerd of die op stapel staan anderzijds. Laten we die vergelijken met Nederland. Ik heb een paar tabellen gezien. Of ze juist zijn, weet ik niet, maar de minister weet dat misschien wel. Als we dit weten, kunnen we de discussie misschien voeren. Het probleem met een vraagstelling is dat men alleen bepaalde elementen aanraakt, maar dat men de zaak eigenlijk in zijn totaliteit moet bekijken, in dit geval waarom bedrijven deze convenants niet zo gemakkelijk ondertekenen.

Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, ik heb twee antwoorden. In de fase waar we nu zitten, bekommert het ons ook dat het in Nederland beter gaat dan bij ons. Hier kan men pessimistisch of optimistisch tegenaan kijken. Vorige week is er nog een vergadering geweest om meer uitleg te geven. Het contact met bedrijven is belangrijk. We zullen meer succes hebben als we het kunnen doen zonder taks door het uit te leggen op een zo gemakkelijk mogelijke manier. Anders moeten we die inspanning op een zeer bureaucratische manier opeisen. Ondertussen is de weerstand al minder groot. Er zijn reeds een vijftal bedrijven die een convenant hebben ondertekend.

Midden februari heeft de Vlaamse regering een bijkomende verduidelijking van de benchmarking-convenants goedgekeurd. Met deze verduidelijking wordt de verenigbaarheid tussen de Europese ontwerprijchtlijn 'Verhandelbare Emissierechten' en

de benchmarkingconvenants verder scherpgesteld. Ook de verplichtingen van de Vlaamse overheid tegenover de ondernemingen worden verder verduidelijkt.

De bedoeling van de verduidelijking is natuurlijk dat de energie-intensieve bedrijven aangezet worden om toe te treden tot het convenant. Dit belet niet dat er voor de bedrijven zelf nog altijd een aantal onzekerheden blijven bestaan, zowel van bedrijfsinterne als bedrijfsexterne aard, die mogelijke toetreders nog steeds doen twifelen. Zo is de Europese richtlijn inzake de emissiehandel nog altijd een ontwerp van richtlijn. Het is aan de Europese Unie om hierover de nodige klaarheid te scheppen, onder andere wat de verschillen in allocatie van emissierechten zullen zijn tussen convenantbedrijven en andere.

Een Vlaamse stok achter de deur, namelijk de geplande milieureglementering via Vlarem met energie-efficiëntiebepalingen voor mogelijke hardliners die niet willen toetreden, is er nog niet. Het heeft weinig zin om te dreigen met de invoering van een eventuele energietaks. Ik ben ervan overtuigd dat als de twee eerdergenoemde onzekerheden zijn uitgeklaard, de bedrijven in de benchmarkingconvenants zullen stappen, en dat zonder de invoering van bijkomende energieheffingen.

In het Vlaams regeerakkoord werd een energieheffing opgenomen als een milieuheffing die moet kaderen binnen een Europese context. Op 20 maart 2003 kwam in de raad Ecofin een politiek akkoord tot stand over een Europese richtlijn die minimumbelastingniveaus oplegt voor een aantal energiedragers, zoals petroleum, aardgas, kolen en elektriciteit. Daarbij zijn vrijstellingen mogelijk voor energie-intensieve bedrijven die een energie-efficiëntieconvenant ondertekenen. Een nieuwe federale heffing op elektriciteit die via het transmissienet wordt geleverd – een initiatief van de voormalige staatssecretaris voor Energie en Duurzame Ontwikkeling – maakt echter geen gebruik van dergelijke vrijstellingen, wat uiteraard nu al een gemiste kans is als stok achter de deur voor toetreding tot het convenant. Met de verduidelijking van de Vlaamse regering van midden februari wordt in elk geval proactief ingespeeld op bovengenoemde onzekerheden door een aangepaste timing aan te houden inzake ondertekening van de convenants.

Hoewel mijn voorkeur duidelijk uitgaat naar een onmiddellijke toetreding, wordt de bedrijven de mogelijkheid geboden om nu al te starten met de uitvoering van de nodige studies, voordat een officiële toetreding tot het convenant is gebeurd. Hier-

Bossuyt

voor gelden een aantal voorwaarden. De sectorfederaties treden tot het convenant toe voor 30 april. Het bedrijf dat wil toetreden tot het convenant, start voor 1 juni met de uitvoering van het convenant en meldt dit aan het verificatiebureau. Voor 1 juni moet tevens de bijdrage zijn betaald die de begeleidingskosten van het verificatiebureau dekken. Binnen een maand na aanmelding en ten laatste op 1 juli stelt het bedrijf aan het verificatiebureau een benchmarkmethode en -consultant voor. De termijn van anderhalf jaar met betrekking tot indiening van het energieplan gaat in op het ogenblik van aanmelding. Het energieplan moet evenwel klaar zijn voor 30 september 2004, zodat het kan worden gebruikt voor het toekennen van emissierechten. De formele toetreding van het bedrijf gebeurt voor 1 oktober 2003, zodat er een afstemming kan gebeuren met de in het Europese ontwerp van richtlijn opgenomen timing voor allocatie van emissierechten, momenteel wettelijk te regelen voor eind 2003.

Signalen uit de sector laten me toe te stellen dat toetreding tot de convenants in een stroomversnelling komt. De perceptie kan zijn dat bedrijven obstructie plegen. Ik ben echter de mening toegedaan dat het uitklaren van bovengenoemde onzekerheden het startschot is voor toetreding. In de laatste weken zijn er vijf bedrijven die zijn toegetreden of die de studie hebben opgestart. Daarnaast hebben intussen ook het VEV en tien sectororganisaties het convenant ondertekend : Fedichem, Staalindustrie, Cobelpa, Fevia, Febeltex, Agoria, Glasindustrie, Baksteenfederatie, Dakpanfederatie en Febel-hout. De Commissie Benchmarking, het sturend orgaan voor de implementatie van het convenant, kwam voor het eerst samen op 30 april. Bovengenoemde timing moet toelaten om de doelstellingen van het Vlaams klimaatsbeleidsplan te halen. De laatste stand van zaken is steeds te raadplegen op de webstek.

Het is duidelijk de bedoeling dat bedrijven die niet zijn ingestapt voor 1 oktober 2003, een voor hen nadelige regeling inzake toekenning van emissierechten zullen krijgen. Dit werd ook gecommuniceerd via een afzonderlijk schrijven. Binnen de bevoegde diensten wordt momenteel gewerkt aan een allocatiebesluit op basis van het ontwerp van REG-decreet en op basis van het ontwerp van Europese richtlijn. Dit kan pas definitief worden na inwerkingtreding van het decreet en de richtlijn.

Via de benchmarkingconvenants wil ik alvast invulling geven aan een van de belangrijkste engagementen en projecten van het Vlaams klimaatplan waarin alle mogelijke Vlaamse maatregelen met een realistisch emissiereductiepotentieel werden opgenomen. Overigens tonen voorbeelden uit het buitenland, bijvoorbeeld uit Nederland, aan dat mits een behoorlijke monitoring, instrumenten zoals het benchmarkingconvenant wel degelijk tot emissieverminderingen leiden. Dit belet niet dat ook de andere energiemaatregelen van het Vlaams klimaatbeleidsplan die onder mijn bevoegdheid vallen en waarvoor in de mate van het mogelijke ook reeds een reductiepotentieel werd vastgesteld, onverkort zullen worden doorgevoerd.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de minister, ik onderhoud dat u de CO₂-energiesaks niet ziet zitten. Ik betreur dat en begrijp het niet. De taks is bedoeld om niet betaald te worden. Het kan bedrijven aanzetten om de weerstand tegen een ijkpuntconvenant op te geven. Als ze dat ondertekenen, worden ze van de energiesaks vrijgesteld. Dit zal hun concurrentiepositie niet negatief beïnvloeden. Een CO₂-energiesaks moet op het niveau van de buurlanden zijn. Dat zijn onze voornaamste handelspartners en die hebben al een dergelijke energiesaks.

Ik stel vast dat de prijs die de industrie tot nu toe voor haar elektriciteit moest betalen, relatief laag is, zeker in vergelijking met de prijs die de gewone burger betaalt. Door de burgers meer te laten betalen werd het mogelijk om lagere tarieven aan te bieden aan energie-intensieve bedrijven. We gaan de gewone burgers nu toch weer niet laten opdraaien voor het gebrek aan CO₂-reductie bij de energie-intensieve sectoren ? Ik hoop dat de weerstand van die sectoren tegen de ijkpuntconvenants snel zal afnemen. Indien die afkeer niet verdwijnt, vrees ik dat er andere maatregelen voor andere sectoren zullen moeten komen ter compensatie. De burger zal dan weer extra inspanningen moeten leveren omdat de industrie dat niet wenst te doen. Iedereen moet zijn steentje bijdragen, zonder dat het voortbestaan van de bedrijven wordt bedreigd. De huidige ijkpuntconvenants brengen dat voortbestaan niet in gevaar.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over op- en afritten Expresweg N49

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Roo tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over op- en afritten Expresweg N49.

De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb uw voorganger verschillende keren ondervraagd over de problematiek van de verkeersveiligheid op de expresweg Zelzate-Westkapelle, die in de loop van de volgende jaren steeds meer verkeer zal moeten verwerken, omdat nu ook de Westerscheldeoeververbinding vanaf Zelzate in de richting van de kust een toenemende verkeersstroom zal kennen. Voor de ombouw van het vak Zelzate-Westkapelle langs de N49 werd de voorbije 2 jaar gewerkt aan een MER. Aanvankelijk zou het MER klaar zijn tegen januari 2003. Ik heb vernomen dat het pas in de loop van de voorbije 14 dagen is afgewerkt.

Voorafgaand aan het MER werd een ontwerp van streefbeeld opgesteld. De resultaten van het MER zijn noodzakelijk om de streefbeeldstudie definitief te kunnen afwerken. Een belangrijk knelpunt is de vraag of het al dan niet wenselijk is om een op- en afrittencomplex op de N456 aan te leggen op het grondgebied van Kaprijke. Op basis van de verkeerskundige studie kon geen definitieve keuze worden gemaakt, vermits zowel het aanleggen als het niet-aanleggen voor- en nadelen heeft. Ik stel bovendien vast dat er hierover in de hele regio verdeeldheid heerst. Er zijn bijna evenveel voor- als tegenstanders van het afrittencomplex. Uiteindelijk zal iemand de knoop toch moeten doorhakken. Waarschijnlijk zult u dat moeten doen, mijnheer de minister.

Het MER zou bijkomende elementen aanreiken die een definitieve keuze mogelijk maken. Eens de knoop is doorgehakt, kan er een definitief streefbeeld worden bepaald voor de ombouw van de N49 in het vak Zelzate-Westkapelle. Het is van groot belang dat er op korte termijn een beslissing wordt genomen. De verkeerssituatie op de N49 is nu immers zeer onveilig.

In de loop van de voorbije 18 jaar heb ik verschillende ministers dikwijls over deze kwestie ondervraagd naar aanleiding van zware verkeersongevallen. Op 7 april 2003 waren er weer twee ongevallen met dodelijke afloop. Vooral aan de verkeerslichten in de omgeving van Bassevelde, Oosteeklo, Eeklo en Kaprijke gebeuren geregeld zware verkeersongevallen. De omvorming tot autosnelweg zou in ieder geval het voordeel hebben dat het aantal ongevallen kan worden gereduceerd, omdat er dan geen verkeerslichten meer nodig zijn.

Wat zegt het MER over het op- en afrittencomplex te Kaprijke ? Kunt u een overzicht geven van de in het MER beschreven effecten van de eventuele aanleg van een op- en afrittencomplex te Kaprijke ? Wanneer zult u een definitieve beslissing nemen ?

Wat zijn de meest richtinggevende elementen van de MER-studie over de omvorming van de expresweg N49 tot autosnelweg ? Wat mij het meest interesseert, is het stuk van Zelzate tot Westkapelle, omdat dit op enkele punten na bijna helemaal is afgewerkt. Daarover zou ik graag duidelijkheid krijgen van de minister.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijn administratie deelt mij mee dat het milieueffectenrapport voor de omvorming van de N49 op dit ogenblik wordt afgewerkt door het studiebureau. Het ontwerp-MER zal dan ook in de loop van de eerstkomende weken worden overgemaakt aan de bevoegde cel MER van de administratie Milieu, Natuur en Landbouw en aan de afdeling Wegen en Verkeer van Oost-Vlaanderen voor een inhoudelijk nazicht en conformverklaring. Pas na de ontvangst van deze conformverklaring is er sprake van een definitief MER. Zolang het MER niet conform werd verklaard door de cel MER, kan ik over het dossier geen inhoudelijke uitspraken doen. Als die studie af is, komt het moment van de waarheid. Ik denk dat we dan elkaar hierover nog wel zullen spreken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.51 uur.*