

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2002-2003

1 juli 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de nood aan concrete ondersteuning van energiezuinig en milieuvriendelijk rijden in Vlaanderen

Met redenen omklede moties

Interpellatie van de heer Johan De Roo tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de liberalisering van de elektriciteits- en gasmarkt op 1 juli 2003

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de liberalisering van de elektriciteits- en gasmarkt

Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de boycot tegen de luchthaven van Oostende

Vraag om uitleg van de heer Frans Wymeersch tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werken aan de Ringdijk in Kruibeke

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het verkeersinfarct in Mortsel ten gevolge van verkeersingrepen

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over het PPS-project voor de intunneling van de Krijgsbaan aan de regionale luchthaven van Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het algemeen verkeersbeleid

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Mobiliteitsraad voor Vlaanderen (MORA)

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het nieuwe Duitse tolsysteem voor vrachtwagens van meer dan 12 ton

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de spoorweginvesteringen in Vlaanderen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 1 juli 2003

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.10 uur.*

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de nood aan concrete ondersteuning van energiezuinig en milieuvriendelijk rijden in Vlaanderen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Malcorps tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de nood aan concrete ondersteuning van energiezuinig en milieuvriendelijk rijden in Vlaanderen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in de studie 'Invloed van het rijgedrag op de verkeersemissies 2002', een studie van de VUB en het TNO op aanvraag van Aminal, worden concrete aanbevelingen gegeven om energiezuiniger en milieuvriendelijk met de wagen te rijden. Chauffeurs die met deze tips rekening houden, stoten in de stad 5 percent minder CO₂ uit en op buitenwegen zelfs 25 percent minder.

De invloed op de emissies van NO_x, de voorloper van ozon, zijn spectaculair : ecologisch rijgedrag leidt tot 50 percent minder NO_x-uitstoot, zowel in de stad als in buitengebieden. Op basis van deze studie lanceerde de vorige Vlaamse milieuminister de zogenaamde 'ROB-campagne' : 'rustig op de baan' om te komen tot een veiliger én een milieuvriendelijker verkeer.

Ook de VITO is al jarenlang bezig met onderzoek naar de invloed van de rijstijl op emissies van wagens. Met haar VOEM-meetsysteem, waarbij

VOEM staat voor 'Vito's op-de-weg emissie- en energiemeetsysteem', kan ze nauwgezet het verschil meten tussen de vervuiling veroorzaakt door chauffeurs met een assertieve of zogenaamde sportieve rijstijl en chauffeurs met een gewone rijstijl. Een sportieve rijstijl kenmerkt zich door hoge snelheden, voortdurend accelereren met hoge toeren-tallen en plots afremmen. Op landelijke en stedelijke wegen leidt dit tot 50 percent extra brandstofverbruik. Bovendien staat daar nauwelijks tijdswinst tegenover. Daarnaast wordt ook de klemtoon gelegd op het belang van een goed onderhoud van de wagen, bijvoorbeeld de bandenspanning.

In Nederland loopt een meerjarenprogramma rond wat men er noemt 'Het Nieuwe Rijden'. 'Het Nieuwe Rijden' promoot een optimale manier van autorijden die aansluit bij de ontwikkelingen op motor-technisch gebied. Deze rijstijl biedt naast aanzienlijke CO₂-reductie, meer veiligheid, meer comfort en rijplezier en is ook fors kostenbesparend voor de automobilist door een lager brandstofverbruik, minder slijtage en daardoor ook lagere onderhouds- en schadepkosten. In het kader van de subsidieregeling 'CO₂-reductie Verkeer en Vervoer', gepubliceerd in de Staatscourant van 2 november 2001, is ook in een specifiek subsidieprogramma voorzien voor projecten op het vlak van het 'nieuwe rijden'. Dan gaat het met name om steun aan de installatie van brandstofbesparende in-carapparatuur, de inrichting van rijopleidingen en de aanschaf van rijsimulatoren met dit doel. De subsidieregeling is gericht op gemeenten, provincies, bedrijven, brancheorganisaties, consumentenverenigingen, organisaties inzake verkeersveiligheid en de aanbieders van voortgezette rijopleidingen, bijvoorbeeld rijsscholen.

Zwitserland gaat nog een stap verder. Vanaf 1 januari 2005 moet men de 'sparsame Fahrweise' beheersen om te slagen voor het rijexamen, dus om een rijbewijs te kunnen halen. De opleiding van 'Eco-Drivers' is nu reeds erkend als voortgezette

Malcorps

rijopleiding. Men werkt er met een erkende 'Eco-Trainer' en leswagens uitgerust met gehomologeerde 'EcoLog's', een meetinstrument dat continu het brandstofverbruik meet.

Ook de federale overheid besteedde al aandacht aan het beperken van de emissies door het verkeer. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de brochure 'Proper rijden : uw keuze ?' van de Federale Diensten voor het Leefmilieu met tips inzake propere voertuigkeuze, maar ook tips inzake slim en dus zuinig rijden.

Als we de intenties uit MINA-3 – bijvoorbeeld in het thema 'fotochemische luchtverontreiniging' – en uit het milieuhoofdstuk van het ontwerp van Vlaams Mobiliteitsplan inzake milieugerichte autokeuringen en rijopleidingen waar willen maken, moet er hoe dan ook worden samengewerkt met de federale overheid die bijvoorbeeld bevoegd is voor productnormen, autokeuring en rijopleiding. Dit neemt niet weg dat ook het Vlaams Gewest een deel van de verantwoordelijkheid kan opnemen en het Nederlands voorbeeld kan volgen door bijvoorbeeld opleidingen of bijscholingen aan te moedigen om tot een energiezuinige en milieuvriendelijke aanpassing van de rijstijl te komen. Dit zou dan bijvoorbeeld kunnen door een parallelle module op te nemen in de samenwerkingsovereenkomst milieu en het mobiliteitsconvenant inzake het stimuleren van bijvoorbeeld lokale initiatieven met betrekking tot energie- en milieuvriendelijk rijden.

Mijnheer de minister, welke initiatieven, buiten de reeds genoemde, lopen dienaangaande momenteel, al dan niet in coördinatie met u en uw administratie ? Acht u het wenselijk op de bestaande studies en onderzoeksprojecten, bijvoorbeeld van Aminoal en de VITO, voort te bouwen en een concrete regeling uit te werken ? Zijn er nu al vormen van financiële steun mogelijk voor opleidingen inzake energiezuinig en milieuvriendelijk rijden ? Is het niet nodig hiervoor in een vorm van ondersteuning te voorzien ? Of wilt u via uw diensten zelf initiatieven nemen om in Vlaanderen een aanbod te creëren aan opleidingen inzake energiezuinig en milieuvriendelijk rijden, al dan niet in samenwerking met rijsscholen of reeds bestaande vormingsinitiatieven ?

Welk overleg wordt ter zake gevoerd met de federale overheden bevoegd voor leefmilieu en verkeer ? Bent u voorstander van de integratie van het aanleren van een energiezuinige en milieuvriendelijke rijstijl in de bestaande rijopleiding en zult u daar bij de federale overheid op aandringen ? Kunnen in afwachting en in aanloop daartoe geen Vlaamse initiatieven ontwikkeld worden ? Hoe dan ook heeft het gewest de ambitie om meer zeggenschap te krijgen over de rijopleidingen in het verlengde van de al bestaande verantwoordelijkheid voor verkeerseducatie, waarbij ik bijvoorbeeld verwijs naar de aanbevelingen van de Kristoffelcommissie die in deze commissie reeds herhaaldelijk ter sprake zijn gekomen.

Tot slot wens ik nog even aan te sluiten bij de actualiteit. We volgen allemaal de federale regeringsonderhandelingen op de voet. Momenteel wordt daar een heel Kyoto-hoofdstuk besproken waarin een aantal interessante zaken naar voren worden geschoven, onder meer de variabelisering van de autokosten. Dit is een onderwerp dat vrij goed bij mijn interpellatie aansluit, want het is de bedoeling de mensen ertoe aan te zetten om minder met de auto te gaan rijden. Daarbij wordt onder meer gedacht aan een accijnsverhoging voor diesel en benzine en aan het klikmechanisme, een zuiver federale aangelegenheid. Om die zaken te financieren zou men echter ook een beroep doen op het gewestelijk niveau.

Er zal in dat verband in ieder geval overleg moeten worden gepleegd. Een en ander zou immers betekenen dat de inschrijvingstaks verminderd of afgeschaft wordt. Er wordt ook gedacht aan de BIV. De bevoegdheid daarover is pas naar het Vlaams Gewest overgeheveld en vormt voor ons een belangrijke bron van inkomsten. Ik vind het in ieder geval een goed idee om de variabelisering door te voeren. Toch had ik willen weten hoe we daarbij betrokken zullen worden en wat dit voor het Vlaams Gewest aan minderinkomsten kan betekenen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik wil het even hebben over die variabelisering omdat daar nogal wat verwarring over bestaat. Het Lambertakkoord hield in dat, vermits de accijnzen niet mee werden overgeheveld naar de gewesten, het uiterst moeilijk zou zijn om vooralsnog over te gaan tot een variabelisering van de autokosten. Dit zou in ieder geval overleg vereisen tussen de gewesten en de federale overheid. De minderinkomsten die daaruit zouden voortvloeien, zouden uiteraard moeten worden gecompenseerd door een verhoging van de personenbelasting die dan aan de gewesten zou worden overgedragen. Dit lijkt me niet meer dan billijk.

Caluwé

Ik vraag me af wat de onderhandelaars op dit ogenblik eigenlijk aan het beslissen zijn. Als ik de kranten moet geloven, zouden ze de inschrijvings-taks afschaffen. Andere kranten beweren dan weer dat het om de BIV zou gaan, de belasting op de in-verkeerstelling.

Eigenlijk is die inschrijvingstaks niets anders dan de 62 euro die een autobestuurder als retributie betaalt voor het verkrijgen van de nummerplaat, iets wat federaal is gebleven. Als dat zo is, dan gaat het om de 62 euro die iemand eenmalig betaalt op het ogenblik dat hij zich een wagen aanschafft, een wagen die pakweg 7 jaar zou moeten meegaan. Ik neem echter aan dat men voor de compenserende accijnsverhoging wel meer zal betalen dan die 62 euro over een periode van 7 jaar. Als de federale overheid enkel de inschrijvingstaks afschaft en ondertussen de accijnzen verhoogt, dan gaat het om een verkapte, maar rabiante belastingverhoging en niets anders dan niet.

Misschien kan de minister een en ander verduidelijken.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer de voorzitter, de duidelijkheid is in ieder geval dat we onze bevoegdheden hebben en ons daaraan houden. We wachten nu verder de vorming af van de federale regering, met haar bevoegdheden. We zullen dan zien hoe wij ons daar ergens kunnen, mogen, willen of moeten inschakelen. Ik doe dus niet mee aan een soort paniekvoetbal. Ik hoor ook van alles, maar ik weet ook dat er over niets een akkoord is als er niet eerst een akkoord is over het geheel.

Ik weet dus niet of we moeten instappen. Dat is een keuze en het gaat om een methode waarvan wij de gevolgen ook zullen voelen. Er wordt over van alles en nog wat gesproken, ook met betrekking tot onze bevoegdheden. Ook ik kijk dus met belangstelling naar het verloop van de onderhandelingen uit.

De heer Ludwig Caluwé : Over veranderingen aan de verkeersreglementering wordt op federaal niveau onderhandeld – dat is iets anders.

Minister Gilbert Bossuyt : Dat klopt, maar er zijn duidelijk ook een aantal raakvlakken met onze bevoegdheden. Alles zal worden uitgeklaard als er een echt akkoord is. U bekijkt de zaken door een politieke bril, maar ik ben een lid van de regering.

Ik kan politiek reageren, en dat doe ik ook, maar niet als minister. Er worden een aantal interessante voorstellen en mogelijkheden besproken, maar we wachten de onderhandelingen af, zo niet voeren we een virtueel debat.

De heer Johan Malcorps : Het gaat wel degelijk over de belasting op de inverkeerstelling, en dus moet het gewest bij de zaak worden betrokken.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Deze kwestie is belangrijk. De minister heeft het wel over een virtueel debat, maar morgenavond kunnen de onderhandelingen al afgelopen zijn. Als commissievoorzitter durf ik te vragen of we het als Vlaamse overheid kunnen dulden dat ons zaken worden opgedrongen waarover we niet kunnen meepraten. We merken nu reeds twee interpretaties. De ene heeft het over de inschrijvings-taks, de ander over de belasting op de inverkeerstelling en dat zijn twee verschillende taksen. Blijkbaar weet de minister evenmin waarover het precies gaat.

De heer Ludwig Caluwé : Er zijn vier verschillende taksen : de inschrijvingstaks, de belasting op de inverkeerstelling, de gewone verkeersbelasting en het eurovignet. Drie ervan zijn geregionaliseerd. De overblijvende is geen echte belasting, maar een soort vergoeding.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik wil wel meedoen aan virtuele debatten, maar ik verkies te wachten tot iedereen het eens is, want een aantal zaken die worden besproken tijdens de federale onderhandelingen zijn zelfs niet verenigbaar. Een minister van de Vlaamse regering zal pas reageren op concrete punten.

De voorzitter : Mijnheer de minister, misschien kunt u eerst reageren op de interpellatie van de heer Malcorps en daarna zien we of we nog debatteren over de rest.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, ik deel de bekommernis van de heer Malcorps. Een milieuvriendelijk en energiezuinig rijgedrag maakt deel uit van zowel het Mobiliteitsplan Vlaanderen als het MINA-plan 3.

Mijnheer Malcorps, ik wijs erop dat de door u aangegeven koolstofdioxidereducties aan de hoge kant zijn. Een grootschalig onderzoek van Novem in Nederland, waarbij ongeveer 6.000 personen waren betrokken, wijst in de richting van een reductie met 7 procent. In het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt geopteerd voor een tweesporen-

Bossuyt

aanpak. Ook de milieuadministratie is daar voorstander van.

Voor nieuwe bestuurders gaat de voorkeur uit naar een aanpassing van de rijopleiding. Het gaat immers om een nieuwe rijstijl, die het best van al in de praktijk wordt ingeoefend. Deze nieuwe rijstijl maakt maximaal gebruik van de gewijzigde technische mogelijkheden van de nieuwe generaties van automotoren. Het is jammer dat de vorige jaren zo weinig federale initiatieven terzake werden genomen. In de komende maanden zullen, na de goedkeuring van het mobiliteitsplan Vlaanderen, onderhandelingen met de federale overheid worden opgestart. Het is de bedoeling om zowel in de rijopleiding als in het rijexamen de principes van milieuvriendelijk en energiezuinig rijden op te nemen. De aandacht moet in de eerste plaats gaan naar de bijscholing van de opleiders en van de examinatoren, want zij zijn nog niet ingesteld op de veranderingen. Dezelfde logica wordt ook in Nederland gevolgd.

Op het vlak van voorlichting en sensibilisatie werden reeds enkele initiatieven genomen. Ik verwijs hier bijvoorbeeld naar de brochure 'ideeën voor energiebewust en veilig rijden' en naar de website www.energiesparen.be. Voor bestuurders die reeds beschikken over een rijbewijs wordt voorgesteld om in samenwerking met de milieuadministratie aanvullende, gerichte sensibilisatiecampagnes op te zetten om de principes van een milieuvriendelijk rijgedrag op een eenvoudige manier aan te leren. We denken hierbij onder andere aan een affichecampagne langs de snelwegen.

Vlak na een cursus wordt een brandstofverbruikreductie van 10 procent waargenomen. Na verloop van tijd daalt deze reductie echter. Waarschijnlijk is ondersteunende technologie nodig om een blijvende feedback te geven op het vlak van het rijgedrag. Instrumenten die kunnen worden ingezet, zijn econometers, cruise control, snelheidsbegrenzers, eco-toerentellers, enzomeer. Nederland ondersteunt de inbouw van dergelijke toestellen door de BTW af te schaffen bij aankoop van een wagen die hieraan voldoet. Het systeem kent een redelijk groot succes. In België behoort dit alles echter tot de federale bevoegdheid. Ook inzake de productnormen ligt de bevoegdheid op federaal vlak. Het lijkt me dan ook logisch dat de mogelijkheid tot het invoeren van een nieuwe reglementering inzake instrumenten die een verminderd brandstofverbruik beogen, federaal wordt voorbereid en dat van daaruit de

nodige initiatieven op het Europese niveau worden genomen.

Op lokaal vlak zijn er reeds mogelijkheden om via het convenantenbeleid specifieke, door het gewest gesubsidieerde, acties te ondernemen. Ik verwijs naar de concrete mogelijkheden van module 15, waarmee de gemeentelijke activiteiten worden gesubsidieerd die de druk op het leefmilieu, uitgeoefend door verkeer en vervoer en de bijbehorende infrastructuren, verminderen.

Ten slotte wil ik erop wijzen dat het totale energieverbruik van het voertuigenpark niet alleen afhankelijk is van het individuele rijgedrag, maar ook van de beoogde modal shift, van de algemene verkeersreglementering, zoals bijvoorbeeld die met betrekking tot de toegelaten maximale snelheid, van een optimale verkeersregeling op kruispunten en van het aanbieden van extra verkeershandhavingmogelijkheden aan de lokale en federale politie en ten slotte ook van de inrichting van de weg. Het is vooral ten aanzien van deze laatste aspecten dat het gewest de hoofdverantwoordelijkheid draagt en systematisch opneemt. In de opeenvolgende begrotingen is duidelijk merkbaar dat veel inspanningen worden geleverd.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister omdat hij zo positief reageert op de voorstellen. Uiteraard moet alles samen met de federale collega's worden bekeken.

Mijnheer de minister, op het vlak van de rijopleiding kunnen we misschien reeds anticiperen op een overdracht naar de gemeenschappen en gewesten. We zouden reeds initiatieven kunnen nemen. U zegt dat op lokaal vlak reeds een en ander mogelijk is via module 15, en dat is positief. Misschien kan een campagne op touw worden gezet om dergelijke initiatieven te stimuleren. Er komen wellicht nog ozonpieken, en misschien vormen die een goed moment om de mensen in te lichten. (*Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt*)

Ik heb het reeds gehad over de belasting op de in-verkeerstelling. Ik herinner me dat voormalig minister Stevaert ongeveer een anderhalf jaar geleden ideetjes heeft gelanceerd over milieuvriendelijke en hoffelijke chauffeurs. Het ging daarbij over de modulering van de verkeersbelasting die voor 100 procent tot de gewestelijke verantwoordelikheden behoort. Het zou interessant zijn om chauffeurs te stimuleren die extra inspanningen leveren om hun voertuig uit te rusten of om rijplei-

Malcorps

dingen te volgen om milieuvriendelijker en minder 'sportief' te rijden. Hoe ver staat het met die modulering in milieuvriendelijke richting? Worden op dat vlak initiatieven genomen? Het is immers een volledig Vlaamse bevoegdheid.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik wil wel toegeven dat het hier gaat om een virtueel debat, maar in dit virtuele debat wil ik toch nog enkele elementen aanhalen. De krantenberichten versterken me in mijn overtuiging dat het louter gaat om de inschrijvings-taks, omdat daarin wordt gezegd dat het gaat om een forfaitaire belasting. De andere verkeersbelastingen zijn niet forfaitair, maar staan in functie van bijvoorbeeld de grootte van het voertuig.

Ook indien het toch iets anders zou zijn, denk ik dat Vlaanderen een inbreng moet hebben in het beleid en de discussie moet voeren over de eventuele belasting die wordt verminderd. Ik hoop dat de parlementaire voorschriften toelaten om dat nog tijdig te doen. Het lijkt me logischer om de verkeersbelasting te verminderen dan bijvoorbeeld de belasting op de inverkeerstelling, die enkel wordt geïnd bij de aankoop van een voertuig. Ik denk dat het zinvoller is mensen aan te moedigen om een voertuig te houden dan om permanent van voertuig te wisselen.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Dat het gaat om een virtueel debat, wil natuurlijk niet zeggen dat er geen relatie zou kunnen bestaan met de realiteit. Op dit ogenblik is het echter nog geen realiteit. De Vlaamse regering is wat dat betreft vanzelfsprekend toch in een bepaalde richting aan het denken. Ze heeft een aantal maatregelen genomen om chauffeurs ertoe aan te zetten oog te hebben voor de milieu-aspecten van het verkeer.

Als de federale regering maatregelen treft, zullen we zien in welke mate die maatregelen overeenstemmen met het beleid dat in Vlaanderen wordt gevoerd. Als er overeenkomsten zijn, zullen we ons daar maximaal in inschakelen. Vanzelfsprekend nemen we alle mogelijke maatregelen om het rijgedrag van chauffeurs positief te beïnvloeden. Ik wil signaleren dat we ook op vele andere domeinen heel belangrijke inspanningen doen die rechtstreeks verband houden met de problemen die de heer Malcorps heeft aangehaald. Ik denk bijvoorbeeld aan onze promotie van het openbaar vervoer

en dergelijke. Die maatregelen vormen dus eigenlijk een geheel. De Vlaamse regering zal zich wat dit betreft zo positief mogelijk opstellen, maar ik kan natuurlijk niet reageren op maatregelen die op dit ogenblik nog niet werden getroffen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Johan De Roo tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de liberalisering van de elektriciteits- en gasmarkt op 1 juli 2003

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de liberalisering van de elektriciteits- en gasmarkt

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer De Roo tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de liberalisering van de elektriciteits- en gasmarkt op 1 juli 2003, met daaraan toegevoegd de vraag om uitleg van de heer De Roo tot minister Bossuyt, over de liberalisering van de elektriciteits- en gasmarkt.

De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is inderdaad logisch om mijn interpellatie en vraag om uitleg samen te behandelen, omdat ze over hetzelfde onderwerp gaan.

Het is vandaag een historisch moment om dit thema aan te kaarten, want 1 juli 2003 is de fameuze datum die de Vlaamse overheid heeft gekozen voor de liberalisering van de elektriciteits- en gasmarkt. Dat wil zeggen dat het vandaag een moment van grote verandering is, althans in theorie. Of het in de praktijk ook zo'n vaart zal lopen, zullen we nog moeten afwachten.

Als gewone gebruiker kan men nu dus officieel kiezen voor een andere leverancier. De meeste Vlamingen werden in de loop van de maand mei 2003 verrast door een brief van hun intercommunale die op een vrij ingewikkelde manier was opgesteld. Velen begrepen die brief dan ook niet en er werden veel vragen over gesteld. Als de ontvanger er zich geen vragen bij stelde en geen keuze maak-

De Roo

te, bleef hij of zij bij de standaardleverancier van vroeger.

Een tijdje geleden vernam ik uit de pers dat 1 procent van de Vlamingen van leverancier zou veranderen. Vanmorgen hoorde ik op de radio dat het om 2 procent van de Vlamingen zou gaan. Ik weet niet welk percentage het juiste is, maar ik zou het graag weten. De trage reactie van de particuliere klant is waarschijnlijk te wijten aan de ondoorzichtigheid van de markt en de complexiteit van de problematiek. Velen weten niet welke alternatieve leverancier wat aanbiedt. Ik denk ook dat er nog geen vertrouwen is in die alternatieve leveranciers. Omdat de klanten de prijs niet kennen, ondernemen ze voorlopig nog niet veel.

Naast deze ondoorzichtige informatie omtrent tariefstructuren bestaat er natuurlijk ook nog steeds enige onrust over de fameuze sociale tarieven. Vóór de federale verkiezingen van 18 mei 2003 was iedereen uiteraard resoluut voorstander van zowel het behoud van de sociale tarieven voor de kleine elektriciteits- en aardgasverbruikers als van de invoering van maximumprijzen voor elektriciteit en aardgas. Het koninklijk besluit daaromtrent werd ondertussen blijkbaar genomen, maar de overheid wacht nog op het advies van de CREG. Misschien is dat advies er al, ook daarover had ik graag duidelijkheid gekregen van de minister.

Aan de KB's over de maximumprijzen wordt blijkbaar nog gewerkt. Daarom werd een voorlopig akkoord afgesloten met de meest prominente leveranciers, namelijk Electrabel en Luminus, om de maximumtarieven niet te verhogen in de loop van 2003. Wordt deze overeenkomst om de maximumtarieven te respecteren en de tarieven niet te verhogen, ook nageleefd door de andere leveranciers of is dat nog niet het geval ?

Een derde probleem omvat de gevolgen van de liberalisering voor de Vlaamse steden en gemeenten. Het is niet de eerste keer dat hier in het Vlaams Parlement wordt gevraagd wanneer ze hierover financiële duidelijkheid zullen krijgen. Veel Vlaamse gemeenten en steden hebben namelijk middelen ingeschreven in de ontvangstenzijde van hun begroting, voor een gedeelte op aanraden van de minister van Binnenlandse Aangelegenheden. Door, in tegenstelling met Brussel en Wallonië, de vrijmaking in Vlaanderen zo snel door te voeren, verliezen in ieder geval de Vlaamse gemeenten en steden een belangrijk percentage van hun inkomsten. In 2002 leverde de elektriciteitsdis-

tributie aan de Vlaamse gemeenten die deel uitmaken van een gemengde intercommunale nog 302 miljoen euro inkomsten op. Dat valt nu terug tot ongeveer 121 miljoen euro of 36 procent van de vroegere inkomsten.

Bovendien moeten de Vlaamse steden en gemeenten bijna 11 miljoen euro van dat bedrag besteden aan de betaling van de openbare verlichting. Dat is blijkbaar een vergetelheid, die we met een aangepast decreet willen rechtzetten. We willen dat dit wordt beschouwd als een openbare dienstverplichting. Ik denk dat we hier nog op zullen moeten terugkeren. Deze kwestie zou morgen blijkbaar in plenaire vergadering kunnen worden behandeld. Vroeger werd dat verrekend in de elektriciteitsprijs van elke particulier, zelfstandige en KMO, maar die verrekening werd afgeschaft.

Het gaat zelfs zo ver dat de zuivere intercommunales al een klacht hebben ingediend bij de Raad van State tegen het onbehoorlijk bestuur van de CREG. Het KB dat in een financiële compensatie zou voorzien voor het inkomstenverlies van de gemeenten laat maar op zich wachten, ook al voorzag de programmawet van eind december 2002 in de volledige compensatie van het netto-inkostenverlies van de gemeenten.

Daarover is nog geen nieuws naar buiten gesijpeld uit de federale regeringsonderhandelingen. Is dat engagement vergeten ? Komt daar iets van in huis ? Ik kan niet anders dan de vragen hier stellen, want ik zetel niet in het federale parlement, maar deze kwestie heeft natuurlijk ook een weerslag op de gemeenten en steden in Vlaanderen. Er is een veel grotere weerslag op de Vlaamse gemeenten en steden omdat de liberalisering hier start op 1 juli 2003, en elders nog niet. Gelet op de economische crisis en het begrotingstekort zijn veel Vlaamse steden en gemeenten bezorgd over het uitblijven van een compensatieregeling.

Mijnheer de minister, uw voorganger heeft tientallen keren aangekondigd dat de liberalisering van de elektriciteitsmarkt een belangrijke prijsdaling voor de consument met zich zou brengen. Vanuit diverse sectoren en het middenveld bestaat daarover heel wat twijfel. Betrokkenen die het kunnen weten, durven daar geen uitspraken over doen. Mijnheer de minister, klopt het dat de liberalisering effectief zal resulteren in een prijsdaling ? Zal de praktijk anders verlopen ?

Onbehoorlijk bestuur is een term die de essentie van het probleem goed samenvat. De Vlaamse regering is er duidelijk niet in geslaagd de liberalise-

De Roo

ring in goede banen te leiden. De voorbije week zijn er nog een aantal beslissingen moeten vallen. In Nederland werd de liberalisering zelfs met zes maanden uitgesteld. Ook Brussel en Wallonië stellen een latere streefdatum voorop. Bestaat het gevaar niet dat Vlaanderen de proeftuin wordt voor alles wat er misloopt ? De Vlaamse regering zou garant moeten staan voor een duidelijke omkadering en juridische degelijkheid. Waarom vindt deze liberalisering in Vlaanderen in dergelijke onduidelijke omstandigheden plaats ? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de klachten van de zuivere intercommunales ten aanzien van de CREG ? Ligt de VREG ook onder vuur ?

Mijnheer de minister, u liet weten stappen te ondernemen bij de federale regering om zo snel mogelijk een oplossing te vinden voor de dominante positie van Electrabel op de Belgische markt. We stellen vast dat er van een echte vrijgemaakte markt geen sprake is, met als gevolg dat er weinig marge is voor effectieve prijsdalingen. Welke stappen werden hieromtrent genomen ? Zal de overheid overgaan tot een veiling ?

Een immens probleem betreft de import van energie. Vanuit Duitsland is er geen import mogelijk omwille van het gebrek aan kabels, vanuit Nederland zal er ook niet veel kunnen worden geïmporteerd aangezien dat land met een schaarste kampt. Dan is er nog Frankrijk dat over grote hoeveelheden beschikt, maar helaas zijn de bestaande lijnen oververzadigd. Van een echt opengetrokken markt kunnen we dus niet spreken. Bestaan er plannen om te voorzien in bijkomende bekabeling ?

Beschikt u over concrete cijfers met betrekking tot het aantal particuliere stroomverbruikers die zich aan een leverancierswissel waagden ?

Deze week liet Electrabel verstaan dat wie goedkopere tarieven inzake elektriciteit wil, zelf het initiatief moet nemen om te onderhandelen over tarieven. Electrabel geeft echter zelf toe dat onderhandelen niet altijd een goed idee is omdat de totale prijs onder meer wordt bepaald door het vervoer van elektriciteit tot in elk huis. Dit zal als gevolg hebben dat klanten in dichtbevolkte gebieden na persoonlijke onderhandelingen een lager tarief zullen betalen, in tegenstelling tot klanten in dunner bevolkte gebieden. Is dat correct ? Wat is de stand van zaken met betrekking tot concrete maatregelen voor een financiële compensatie voor het inkomstenverlies van steden en gemeenten ?

De principes over de sociale tarieven liggen vast, alsook het financieel kader. Helaas ligt de berekening van de effectieve kostprijs van de sociale tarieven niet vast. Als daar vragen over worden gesteld, komt er geen antwoord. Op gemeentelijk niveau werkt het OCMW in samenspraak met de leverancier oplossingen uit voor mensen die betalingsproblemen hebben met hun elektriciteitsfactuur. Dergelijke besprekingen gebeuren via het Lokaal Adviescomité waar elk dossier afzonderlijk werd behandeld. Welke veranderingen brengt de liberalisering teweeg in deze Lokale Adviescomités ? Kunnen de elektriciteitsleveranciers inderdaad prioritair een deel van de bestaande schulden opvorderen tegenover alle andere openstaande schulden waar deze gezinnen mee worden geconfronteerd ?

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, veel vragen zijn al een aantal keren aan bod gekomen en blijven ook actueel. Ik wil er nog een concrete vraag aan toevoegen naar aanleiding van de werklunch van deze Commissie met de bedrijfswereld van vorige week. De steden en gemeenten zullen aan inkomsten moeten inboeten. Dat was op voorhand duidelijk. De klanten blijken echter ook niet te profiteren van de lagere tarieven. De pertinente vraag is dan wie er wel van dat verschil profiteert. Is dat Elia, of zijn het de producenten ?

De voorzitter : De heer Geraerts heeft het woord.

De heer Jean Geraerts : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, onlangs las ik in Het Belang van Limburg : 'Elektriciteit het duurst in Limburg'. Reden is dat Interelektra, de netbeheerder, de hoogste tarieven aan de leveranciers aanrekent. In Limburg is de grootste leverancier Luminus. De financiële samenwerking tussen beide gebeurt via allerlei ondoorzichtige constructies. Er zou wel eens vanuit kunnen worden gegaan dat Interelektra die hoge prijzen aanrekent en dat Luminus een deel van de zware huurgelden terugkrijgt via via. De andere leveranciers kunnen de prijzen niet betalen en dus de concurrentie niet aangaan. Wordt concurrentie op deze manier niet onmogelijk ? Zal Luminus op termijn geen monopoliepositie bekleden ? Ik ken Nederlandse bedrijven die in België wilden leveren, maar op een muur van hoge huurprijzen botsten en daardoor niet langer geïnteresseerd waren.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, ik besef dat we een belangrijk moment beleven met de vrijmaking van de elektriciteitsmarkt. Ik vraag omwille van de duidelijkheid wel dat de Vlaamse parlementsleden me geen vragen stellen die eigenlijk op het federale niveau thuishoren. Ik heb dat al meermaals gezegd. Het moet de bedoeling zijn dat we klaarheid scheppen en geen mist verspreiden. De problematiek van de inkomsten die de gemeenten derven, behoort tot het federale niveau.

De voorzitter : Ik aanvaard uw benadering, maar uw voorganger heeft zich duidelijk geëngageerd om daar een oplossing voor te zoeken. Misschien moet hij dat dan nu doen op het federale vlak.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik heb er geen weet van dat een Vlaams minister of de Vlaamse regering zich geëngageerd zou hebben om daarvoor een oplossing te zoeken.

De voorzitter : Ik zal u de betreffende teksten tegen volgende week dinsdag laten bezorgen.

Minister Gilbert Bossuyt : Het zou beter zijn indien de voorzitter de minister aan het woord zou laten en zou proberen om de vergadering te ordenen.

De voorzitter : U mag ook geen dingen zeggen die niet correct zijn.

Minister Gilbert Bossuyt : Wat ik zeg, is correct : als het gaat over de financiën van de gemeenten, dan is dat een federale bevoegdheid. Ik heb niet meer, maar ook niet minder gezegd. Ik hoor hier trouwens een hele reeks beweringen. Ik ben blij dat ik daar vandaag in deze commissie een antwoord op kan geven.

Deze morgen heb ikzelf de website geopend van de VREG die prijsvergelijkingen maakt. Ik nodig iedere burger ertoe uit om via dat kanaal zijn rekening te maken. Immers, wie niet reageert of niet gereageerd heeft op de vrijmaking van de markt en die dus geen keuze heeft gemaakt en geen nieuw contract heeft aangemaakt, geniet op dit ogenblik niet van de beste voorwaarden. Dat is een vaststelling die we hebben gedaan naar aanleiding van de lancering van de website. Het is dan ook duidelijk dat we de mensen ertoe moeten aansporen contact op te nemen met hun leverancier of de website te consulteren en daar een vergelijking te maken tussen de verschillende leveranciers om aldus de beste prijs te kunnen bedingen. Uit een controle van de website en van andere websites door mijn kabinet

en door andere gremia blijkt inderdaad een prijsdaling, zeker voor de particulieren.

U hebt het ook gehad over de wisseling. Het gaat daarbij tot op heden om slechts een half percent. Eigenlijk hoeft niemand in Vlaanderen daar verwonderd over te zijn. De meeste mensen rond deze tafel zijn ook geassocieerd met het gemeentelijk bestuur. Zij zullen kunnen bevestigen hoe nauw de verwevenheid is tussen enerzijds de elektriciteitsverdelers en anderzijds de lokale besturen. Ik ken geen enkele mandataris, zetelend in één van de intercommunales, die met grote bereidwilligheid en open geest de promotor is geweest van het eventueel nadenken over een mogelijke wissel of verandering van leverancier. In die context is de liberalisering gestart en op dit ogenblik ben ik daar helemaal niet bekommerd om. Dat is nu eenmaal de realiteit van de dingen.

Naar aanleiding van de opening van die website heb ik vastgesteld dat die zaken wel eens vlugger kunnen veranderen dan volgens de indruk die hier heerst. Doordat die website werd opgestart, is de concurrentie eigenlijk in gang geschoten. Zelfs nog tot deze morgen meldde één van de belangrijkste elektriciteitsleveranciers dat er nu nog geen vermindering van prijzen in zat, maar dat ze dit binnen twee à drie weken eens nader zouden bekijken. Dit laat me toe te zeggen dat bij de vaststelling van die prijzen niet mag worden vergeten dat Vlaanderen niet de beoordelende en beslissende partij was, maar dat wij afhankelijk waren van de beslissingen die op het federale niveau werden getroffen, met name binnen de CREG.

Dit verklaart mijn reactie. Ik wil altijd en in alle duidelijkheid een onderscheid maken met de federale beslissingsbevoegdheid en aantonen hoe de Vlaamse regering daarop heeft gereageerd. Om de prijssetting op een natuurlijke wijze te kunnen laten verlopen, hebben we er bij de CREG zelfs op moeten aandringen de distributienetprijzen vast te leggen. Tot voor kort – dus tot voor de opening van de markt – was dat niet het geval. Dit heeft ertoe geleid dat er tot op het laatste moment nogal wat onduidelijkheid was. De leveranciers konden hun prijzen immers niet op een normale manier vastleggen. Dit betekent dus dat er bij het opstarten van de operatie nogal wat moeilijkheden zijn geweest.

Er werd hier ook de opmerking gemaakt dat het in Vlaanderen nogal moeilijk gaat en dat we beter het Nederlandse voorbeeld zouden volgen, namelijk even uitstellen. Op 19 maart ben ik minister geworden, en dit was één van de eerste dossiers die op

Bossuyt

mijn bureau belandden. Ik heb toen even nagekeken wat de andere landen hebben gedaan en hoe zij die operatie hebben verricht. Welnu, al die landen hebben hetzelfde soort moeilijkheden gekend als wij.

Nederland heeft zijn houding op het laatste ogenblik gewijzigd, maar zelfs toen waren er discussies of het wel opportuun was om die zaken uit te stellen. Dat tot uitstel beslist werd, is volgens mij te wijten aan het feit dat Nederland op dat ogenblik geen regering had. Er was wel een regering voor de lopende zaken, maar die beschikte niet over het nodige gezag om de noodzakelijke maatregelen te nemen om een dergelijke operatie in gang te zetten. Nederland wist welke moeilijkheden daarmee gepaard gingen, maar besefte toch dat uitstel een sanctie zou betekenen voor degenen die reeds de nodige inspanningen hadden gedaan, en een beloning voor degenen die nog helemaal geen inspanningen hadden gedaan voor een dergelijke organisatie. De realiteit toont aan dat op het einde van een eventueel uitstel van zes maanden nog steeds precies dezelfde moeilijkheden zullen optreden. De regering wist dus – en iedereen hier zal dat kunnen beamen – dat het opstarten van die operatie noodzakelijkerwijs toch nog een reeks problemen met zich zou meebrengen.

Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om de administratie te feliciteren, want ze heeft op vrij korte termijn heel wat nuttig werk verricht. Daardoor kan de overgang betrekkelijk goed verlopen.

Mijnheer De Roo, uw interpellatie is waarschijnlijk reeds enige tijd geleden op papier gezet. Had u uw interpellatie deze morgen op papier gezet, dan zou u ongetwijfeld een andere teneur hebben gebruikt, zeker als u het hebt over een verhoging van de tarieven. We stellen nu immers precies het tegenovergestelde vast.

Ik wil nogmaals benadrukken dat de mensen er bijzonder goed aan doen een actieve daad te stellen. Ze moeten actief kijken en contact opnemen met hun leverancier. Ze kunnen ook de website consulteren waar ze kunnen vaststellen dat er een duidelijk onderscheid is in prijzen. Een en ander kan ook te maken hebben met de plaats waar men woont. Ook dat heeft te maken met de liberalisering van de markt. De distributie moet nu eenmaal een bepaalde afstand kunnen overbruggen, en ook dat wordt in de prijs doorgerekend.

Ik wil er ook op wijzen dat wij – en ik bedoel daarmee regering én parlement – erin geslaagd zijn om op sociaal vlak een aantal verplichtingen te integreren waar die vrije markt rekening mee moet houden. Als voorbeeld geef ik de laatste maatregel die het Vlaams Parlement genomen heeft, namelijk de 100 kilowattuur per gezinslid. Ik hoop dat er daardoor heel wat minder mensen hun elektriciteit zullen zien afgesloten worden. Nu zijn er dat in Vlaanderen reeds 20.000. Ik hoop dat de maatregel die het Vlaams Parlement vorige week heeft goedgekeurd, dat aantal gevoelig zal beperken.

Het gaat misschien moeilijk, maar we mogen daar ook niet in overdrijven. Het is immers vooral in onze geesten dat het moeilijk gaat. Er is al vele decennia een grote historische verwevenheid. Als men dan die band plots moet loslaten, dan treedt vanzelfsprekend enige pijn op. Het resultaat daarvan moet wel zijn dat de prijs van de elektriciteit en van de energie voor de mensen verlaagt, en dat is wat we bereiken.

Er is ook verwezen naar het uitstel voor Brussel en Wallonië, respectievelijk tot 2004 en 2007. Tussen Vlaanderen en Wallonië is er een vrij aanzienlijk prijsverschil. Welnu, wie zijn contract niet vernieuwd heeft en dus niet heeft gereageerd, zal een prijs betalen die gelijk zal zijn aan wat men in Wallonië betaalt. Dit zal een hogere prijs zijn dan de prijs die betaald wordt door een Vlaming die zijn zaken ter harte neemt. Dit alleen is reeds een goede reden om te zeggen dat Vlaanderen toch maar gelijk heeft gehad om de markt, mede door de Europese verplichting, open te stellen, in plaats van te wachten.

De voorzitter : De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Ik dank de minister voor zijn antwoord, maar een aantal van mijn vragen werden niet beantwoord.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik heb hier de antwoorden op uw vragen voor mij liggen. Ik zal die aan de commissiesecretaris bezorgen voor opname als bijlage van het verslag.

De heer Johan De Roo : Ik heb de indruk dat de uiteindelijke uitkomst een 'flou artistique' zal zijn. Verder hoop ik dat men inderdaad zal kunnen spreken van effectieve prijsdalingen, hoewel op informatieavonden door specialisten van verschillende maatschappijen het tegendeel werd gezegd. Dit was vorige week nog het geval. Komen er prijsdalingen, dan zal ik dat uiteraard toejuichen.

De Roo

Toch komt een en ander vrij chaotisch over. Ik verwijs daarbij ook naar de maatregelen die de voorbije weken werden genomen. Alles moet nog in de praktijk worden omgezet en dat zal op het veld voor heel wat moeilijkheden zorgen.

Ik betreur ook de grondige verschillen tussen de prijzen voor het gebruik van de distributie in de verschillende intercommunales. Als voorbeeld geef ik het tweevoudig dagtarief. Voor een bepaalde intercommunale staat het laagste betreffende tarief op 5,01 en het hoogste op 7,27. Ook voor het tweevoudig nachttarief is er een groot verschil, namelijk 2,35 voor het laagste en 11,34 voor het hoogste. Er is dus een belangrijk verschil naargelang van de intercommunale en de plaats van woonst. Er zal ook een groot verschil zijn naargelang men in de stad of op het platteland woont, iets wat vroeger veel minder het geval was.

Mijnheer de minister, u kunt ons niet wandelen sturen met de bewering dat de minderinkomsten voor de steden en gemeenten een federale aangelegenheid vormen. Het zijn immers de Vlaamse steden en gemeenten die, daartoe aangespoord door een omzendbrief, bij de opmaak van hun gemeentelijke begrotingen de fameuze Elia-gelden als inkomsten hebben ingeschreven. Deze discussie werd eind vorig jaar gevoerd en uiteindelijk is het op federaal vlak in de programmawet gekomen.

U kunt wel zeggen dat u minister voor Energie en niet voor Binnenlandse Aangelegenheden bent. De minister van Binnenlandse Aangelegenheden heeft steeds gezegd dat er een probleem is voor de hele Vlaamse regering als daar geen oplossing voor gevonden wordt. Nu zegt u dat het om een federale aangelegenheid gaat en dat u zich daar niets van aantrekt. U bent echter gedurende vele jaren burgemeester geweest. Ik durf daarom te rekenen op uw solidariteit ten aanzien van de gemeentelijke problematiek

De federale overheid probeert voortdurend om op tv-uitzendingen 'goed-nieuws-shows' te brengen. Over dit thema blijft het echter oorverdovend stil, met alle gevolgen van dien. Er zijn verantwoordelijke politici van grote steden die me gezegd hebben dat het gaat om bedragen in de orde van meer dan één miljard Belgische frank. Dergelijke bedragen werden ingeschreven, maar de middelen zullen niet binnenkomen tenzij daarover duidelijkheid wordt gecreëerd.

Het is toch maar logisch dat daarover opmerkingen worden gemaakt in het Vlaams Parlement. Hadden we dan moeten zeggen dat er in Vlaanderen geen minister is voor Energie vermits de meeste bevoegdheden inzake energie nog steeds op het federale vlak liggen? Dat is de voorbije twee jaar wel duidelijk bewezen.

De voorzitter : De heer Geraerts heeft het woord.

De heer Jean Geraerts : Mijnheer de minister, u hebt gezegd dat vandaag de hoogste prijs wordt betaald door die mensen die geen beslissing hebben genomen, die hun zaken niet goed opgevolgd hebben en die geen enkel initiatief hebben genomen.

Vandaag wordt markt opengesteld, en vandaag kan Interelectra in Limburg geen stroom meer leveren. Vandaag is het Luminus die daar de stroom levert. Luminus, die op de vrije markt zit en die in concurrentie treedt met anderen, gaat dus volgens u verschillende prijzen hanteren, naargelang al dan niet een contract werd afgesloten.

U zegt ook dat de mensen daar rekening mee hadden moeten houden. Het is echter pas sinds vandaag – 1 juli – dat de website een overzicht geeft van de prijzen. Ondertussen heb ik twee folders ontvangen : vorige week een heel kleine folder van Luminus met enkele gegevens waaruit geen enkele prijs kon worden opgemaakt, en vandaag een grote folder van Electrabel. Dit zijn de twee enige gegevens die ik ontvangen heb. Hadden de mensen op deze basis reeds een maand geleden initiatieven moeten nemen om een meer gunstige prijsregeling te bekomen? Dat was mijns inziens gewoon onmogelijk.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Mijnheer de minister, mijn vraag sluit daar een beetje bij aan. Heb ik u goed begrepen dat u zegt dat er vandaag een verlaging van de tarieven is ingetreden voor diegenen die een keuze hebben gemaakt voor een andere leverancier?

Ik ga verder op het voorbeeld van de heer Geraerts. Een tehuis voor personen met een handicap, van meer dan honderd personen, heeft zes maand geleden besloten om te kiezen voor Luminus omwille van een aankondiging dat de prijs 10 percent lager zou liggen. Een sociale organisatie moet nauwlettend omgaan met haar centen en kiest voor Luminus.

Ik hoor u vandaag zeggen dat, als de particulieren van die gemeente niet veranderen van leverancier en bij Electrabel blijven, zij meer zullen betalen.

Demeester-De Meyer

Betekent dit dat degenen die in hun gemeente, buiten Limburg, nu voor Luminus hebben gekozen, minder zullen betalen dan degenen die voordien reeds bij Luminus klant waren ?

Mijnheer de minister, ik ben het volkomen met u eens dat we vooral klaarheid voor de burger moeten creëren. Ik ga vanavond terug naar mijn gemeente, naar de sociale organisatie waarin ik actief ben. Met het antwoord dat u vandaag hebt gegeven – en misschien is het duidelijker in uw antwoord op papier – weet ik niet of ik aan mijn medeburgers moet zeggen dat ze moeten veranderen van leverancier.

Uit het onderhoud met de bedrijven een week geleden heb ik begrepen dat de prijs is samengesteld uit vier onderdelen : de prijs voor de elektriciteit op zich, voor het transport, voor de distributie en de taksen. Voor de distributie is nog niet duidelijk wat de kostprijs is, en men kan daar nog niet naar de scherpste prijzen gaan. Wat moet ik dan aan mijn gemeente, aan de sociale organisaties en aan de burger zeggen ?

Ik sta achter de beslissing dat de liberalisering is ingevoerd, maar ik zou wel graag met een juist antwoord naar de mensen kunnen gaan. U maakte zich daarnet kwaad omdat we vragen durven stellen, maar we zijn dat van u gewoon. (*Rumoer*)

Minister Gilbert Bossuyt : Ik word hier bevraagd, maar mag absoluut niet antwoorden.

De voorzitter : Eerlijk gezegd weet ik het nu niet meer. Als ik dat hoor, vrees ik dat we met de sociale organisatie een heel slechte keuze hebben gemaakt om naar Luminus over te stappen. (*Rumoer*)

Minister Gilbert Bossuyt : Na zo lang wachten mag ik toch antwoorden, want u stelt mij hier vragen en probeert al een begin van antwoord te geven.

De voorzitter : Nee, ik wil klaarheid.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik ga u klaar en duidelijk herhalen wat ik gezegd heb. Het uittesten gisteren en deze morgen van de prijsvergelijkingen, die de VREG heeft gemaakt en op de website heeft geplaatst, laat uitschijnen dat wie geen keuze heeft gemaakt niet de beste prijs krijgt. Punt. Dus ik ook, als sloddervos, heb geen keuze gemaakt en zal me dus haasten om die webstek te consulteren om te kijken waar mijn belangen liggen. Dat is ook de

boodschap die ik zou willen brengen. Vergeet niet dat de markt geliberaliseerd is. Het was onze taak om sociale maatregelen af te dwingen. De prijszetting is op liberale wijze tot stand gekomen. Wij moeten er nu over waken dat de prijzen na de liberalisering lager zijn dan ervoor.

Ik roep iedereen op om goed op te letten, ongeacht de leverancier bij wie ze zijn aangesloten. De prijs is niet gepersonaliseerd bij de leveranciers. Het is mogelijk dat naar aanleiding van de uitspraken die deze voormiddag in de media zijn gedaan en deze namiddag in deze commissie, een andere houding ontstaat bij de leveranciers. We zouden dat in elk geval toejuichen. Op een aantal andere terreinen is reeds een andere houding ontstaan.

We beschikken nog niet over een wetenschappelijk geheel waarop we ons kunnen baseren, want daar was geen tijd voor. De VREG zal proberen om overal percenten op te kleven. Er werden reeds heel wat vergelijkingen gemaakt, en alles duidt erop dat er wel degelijk sprake is van een verlaging van de elektriciteitsprijs voor particulieren. Ik heb het niet over wat de leveranciers aan de dis kwamen vertellen een week voor de vrijmaking van de markt, maar wel over vaststellingen op het terrein. Ik heb deze bemerkingen ook meegedeeld aan de media.

Het is duidelijk dat dit soort handelingen de concurrentie aan het werk hebben gezet. Eerst spaarden de leveranciers elkaar een beetje. Luminus had cliënteel, Electrabel ook en als er niet teveel werd bewogen, zat iedereen goed. Op een bepaald ogenblik zijn de zaken in gang geschoten. We maken dat nu mee. De concurrentie zal spelen, zeker als we de mensen ervan kunnen overtuigen om hun rekeningen na te kijken.

De website is eenvoudig. Het is jammer dat niet iedereen over internet beschikt, want daardoor kan niet iedereen de website raadplegen. Via de invoering van een aantal eenvoudige gegevens en naar gelang de categorie waartoe iemand behoort, is op de site makkelijk te zien waar ieders belangen liggen. We zullen aan de gemeenten en zeker aan de OCMW's die over internet beschikken, vragen om hun inwoners en klanten op de hoogte te brengen van deze mogelijkheden. Het speelt geen rol bij welke maatschappij iemand is aangesloten, want alles is onderhevig aan de marktwerking. Iedereen kan prijzen vergelijken en veranderen van leverancier.

De voorzitter : De heer Geraerts heeft het woord.

De heer Jean Geraerts : Mijnheer de minister, u ontwijkt mijn vraag. U hebt het de hele tijd over de concurrentie tussen de maatschappijen, maar ik heb het over de prijsverschillen binnen dezelfde maatschappij. Luminus neemt nu alles automatisch over van Interelektra en levert tegen een bepaalde prijs, maar mensen die 14 dagen geleden een contract hebben gesloten met Luminus, betalen minder.

Minister Gilbert Bossuyt : Dat zeg ik u toch ! De markt is geliberaliseerd. U kunt misschien naar de rechtbank stappen. We hebben de verschillen vastgesteld. We hebben onze rol gespeeld. Ook ik neem het niet dat op zo'n manier wordt gewerkt en daarom wil ik zo snel mogelijk zoveel mensen inlichten. Dit is echter alleen mijn mening, geen wet.

De voorzitter : De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mijnheer de minister, ik zal de website van de VREG met veel plezier raadplegen. Ik neem aan dat de gegevens gebaseerd zijn op de gegevens die de maatschappijen bekend hebben gemaakt. Vorige week was ik getuige van een berekening waarbij twee maatschappijen werden vergeleken. De prijsverschillen waren nogal opvallend. De eerste maatschappij had haar tarieven al langer bekend gemaakt, maar de tweede had zo lang mogelijk getalmd. Ik neem aan dat alle gegevens voortdurend kunnen wijzigen. Blijkbaar moet er effectief worden onderhandeld bij het afsluiten van een contract. Dat kan misschien wel iets opleveren, maar ik heb er geen goed gevoel bij.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heer De Roo en door de heer Geraerts werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten 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 Jan Verfaillie tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de boycot tegen de luchthaven van Oostende

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Verfaillie tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de boycot tegen de luchthaven van Oostende.

De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dit dossier was een van de eerste waarmee u werd geconfronteerd toen u aantrad als minister. Ik heb vernomen dat Amerikaanse toestellen die werden ingezet voor de bevoorrading van de troepen in Irak, geregeld gebruikmaakten van de luchthaven van Oostende voor tussenlandingen om voorraden op te slaan en om te tanken. Door de houding van de Belgische regering ten aanzien van het conflict tussen de VS en Irak leidde dit tot een aantal betogingen ter plaatse. Sinds februari 2003 zouden maandelijks ongeveer 150 toestellen gebruikmaken van de luchthaven van Oostende voor tussenlandingen.

Sinds de discussie over de genocidewet in alle hevigheid is losgebarsten, zou de Amerikaanse regering een veto hebben gesteld tegen de luchthaven van Oostende. Voor tussenstops zou nu worden uitgeweken naar Schiphol.

Mijnheer de minister, hoeveel Amerikaanse vliegtuigen maakten sinds 1 januari 2003 gebruik van de luchthaven op weg naar de Golf ? Klopt het dat de luchthaven nu wordt geboycot omwille van de genocidewet ? Zo ja, hoe zal het probleem worden aangepakt ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Verfaillie, tussen 1 januari en begin juni 2003 zijn er 338 Amerikaanse toestellen die op doortocht waren naar de Golfregio, op de luchthaven van Oostende geland.

Er is geen enkel verband tussen de stopzetting van de tussenlandingen in Oostende en de problematiek van de genocidewet. De redenen voor de stop-

Bossuyt

zetting zijn van louter bedrijfseconomische of vervoerslogistieke aard.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Wat houden die redenen van bedrijfseconomische en vervoerslogistieke aard dan precies in ?

Minister Gilbert Bossuyt : De bedrijfseconomische redenen hebben te maken met de vrachten, en de vervoerslogistieke redenen zullen zijn dat het niet langer noodzakelijk is om dat soort vluchten via Oostende te doen.

De heer Jan Verfaillie : De vliegtuigen maken nu een tussenlanding in Schiphol.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Verfaillie, ik heb antwoord gegeven op uw vragen. Als u een overzicht van de trafieken wenst, dan moet u dat vragen.

De heer Jan Verfaillie : U stelt dat de genocidewet niet de reden is. Ik zou graag vernemen wat de reden dan wel is.

Minister Gilbert Bossuyt : Dan moet u een andere vraag stellen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans Wymeersch tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werken aan de Ringdijk in Kruibeke

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Wymeersch tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werken aan de Ringdijk in Kruibeke.

De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de werken aan de Ringdijk voor de eerste fase van de potpolder te Kruibeke hebben een tijdje stilgelegen. Ondertussen werden ze hervat, maar op een andere plaats.

Ter plaatse is het probleem duidelijk zichtbaar. Over een afstand van enkele honderden meter werd de grond, die voornamelijk bestond uit turf, uitgegraven. In het uitgegraven stuk werd specie aangevoerd om de dijk mee op te bouwen. Deze specie blijkt echter van bedenkelijke kwaliteit te zijn. Vrachtwagens en andere machines zakken erin weg. Specialisten hebben meegedeeld dat de turf laag onvoldoende diep werd uitgegraven. Blijkbaar is het de bedoeling de dijk te bouwen op een turf laag van enkele meters. Turf is echter een goed doorlaatbare ondergrond, en daarom vrezen specialisten dat de Ringdijk onvoldoende gefundeerd zal zijn en dat water zal doorlaten.

Wie de streek kent, merkt hoe dicht de Ringdijk nu bij de dorpskern van Kruibeke wordt aangelegd. Dit kan en zal gevaar opleveren bij binnendijkse wateroverlast. De dorpskern van Kruibeke helt af naar de toekomstige Ringdijk. Het regenwater wordt versneld afgevoerd in de richting van de dijk, en de geplande gracht langs de Ringdijk zal het water onvoldoende kunnen opvangen en afvoeren richting Barbierbeek. Als de plannen niet worden aangepast, vrees ik voor ernstige wateroverlast.

Een aanpassing van de plannen zou niet alleen een bijdrage leveren tot de veiligheid, maar ook een oplossing bieden voor een dossier waarover we het de jongste maanden dikwijls hebben gehad en een huis in volle onteigeningsprocedure betreft. In die procedure werden heel wat fouten gemaakt, ook door de lokale burgemeester. Zo werd bijvoorbeeld een ander woonhuis als te onteigenen opgegeven.

In de pers stond naar aanleiding van een informatieavond : 'Inzake het ruimtelijk uitvoeringsplan liet de verantwoordelijke van de afdeling Zeeschelde duidelijk uitschijnen dat een omlegging van de Ringdijk nog mogelijk is.' Dit nieuw gegeven spoort aan om aan te dringen op een herziening van het project. Een omlegging was immers ook mogelijk voor een sporthal in Bazel.

De burgemeester, die niet ongevoelig is voor media-aandacht, heeft zich op de problemen geworpen. Er moet in elk geval actie worden ondernomen op het vlak van de veiligheid.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van de problemen waardoor de werken werden stilgelegd ? Werden op voorhand studies verricht over de ondergrond en de doorlaatbaarheid ervan ? Zijn er nog aanpassingen, ook al zijn het kleine, aan het tracé van de ringdijk mogelijk ? Is er nog

Wymeersch

overleg mogelijk tussen het gewest en de gemeente ? Welke maatregelen op het vlak van veiligheid zal het Vlaams Gewest nemen ?

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de heer Wymeersch heeft het probleem juist geschetst. Mensen die aanwezig waren tijdens de hoorzittingen, hebben ook begrepen dat een technische aanpassing van de Ringdijk mogelijk zou zijn als een politieke beslissing in die zin zou worden genomen. De administratie heeft dit blijkbaar gesuggereerd.

De gebruikte specie zou op dit moment minstens aanleiding geven tot onveilige situaties voor kinderen die er komen. Klopt dit ? Zo ja, welke maatregelen worden genomen ? Kan worden verzekerd dat er op termijn op een veilige manier een ringdijk wordt aangelegd ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Wymeersch, vooreerst dient te worden gesteld dat de werken niet werden stilgelegd. Enkel de uitvoeringsmethode werd aangepast, rekening houdend met een tekort aan grond. De voorbereidingen voor de aangepaste uitvoeringswijze zijn momenteel volop aan de gang.

Over de ondergrond werd een uitgebreid grondmechanisch onderzoek verricht, waarbij alle geotechnische karakteristieken van de grond werden bestudeerd. Op basis van dit onderzoek werden de dijken ontworpen.

Het huidige tracé van de Ringdijk was het voorwerp van een stedenbouwkundige vergunning, verleend door de Vlaamse regering op 18 maart 2002 en bekrachtigd door het Vlaams Parlement bij decreet van 29 maart 2002 houdende de bekrachtiging van de stedenbouwkundige vergunningen in toepassing van het decreet van 14 december 2001 voor enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van groot belang gelden. Derhalve zijn aanpassingen aan het tracé van de Ringdijk uitgesloten.

In het licht van de verdere realisatie van het gecontroleerd overstromingsgebied wordt een inrichtingsplan van het binnengebied opgemaakt waarbij er overleg tussen het Vlaams Gewest en de gemeente zal plaatsvinden.

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch : Mijnheer de minister, we hebben ter plaatse vastgesteld dat de werken wel hebben stilgelegen. Of ze werden stilgelegd of niet, is misschien voor interpretatie vatbaar. Ze hebben in elk geval stilgelegen.

Mijnheer de minister, u doet erg laconiek over de problematiek van het huidige tracé. U verwijst naar een stedenbouwkundige vergunning die werd afgeleverd door het Vlaams Gewest en bekrachtigd door een decreet van het Vlaams Parlement. U zegt dat een wijziging derhalve volledig is uitgesloten. Dat impliceert dus dat elk decreet dat hier ooit is goedgekeurd, nooit meer kan worden gewijzigd.

Als er een decreetwijziging komt, kan de Ringdijk ook worden gewijzigd. Dat is mogelijk, maar ik stel vast dat er onwil is om te onderhandelen, om te wijzigen en om de betrokkenen te horen. Ze hebben waarschijnlijk de fundamentele fout gemaakt om niet bij een sp.a-politicus aan te kloppen, maar wel bij leden van de oppositie.

We zullen het aspect van de veiligheid goed opvolgen, en ik hoop dat er geen ongelukken van komen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het verkeersinfarct in Mortsel ten gevolge van verkeersingrepen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het verkeersinfarct in Mortsel ten gevolge van verkeersingrepen.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, de commissieleden weten dat ik erg gevoelig ben voor de regionale verkeersproblematiek.

Sedert dinsdag 12 juni is er op de hele Mechelsesteenweg op het grondgebied Mortsel nog maar één

Van den Eynde

rijstrook voor het autoverkeer. De dag nadien werden ook de voorbereidingen getroffen om op de volledige Statielei één rijstrook in te voeren. Deze nieuwe maatregel leidde tot grote verkeerschaos. Van aan de gemeentegrens met de gemeente Edegem stond het op de N1 een ellenlange file en was er in Mortsel geen doorkomen aan. Bijgevolg werden ook de aanpalende straten geblokkeerd zodat aan het ziekenhuis en de scholen eveneens files ontstonden.

Mijnheer de minister, in antwoord op een eerdere vraag stelde u dat de woonfunctie op de Antwerpsesteenweg prioritair moet zijn aan de doorgangsfunctie. Daarom moet volgens uw diensten het wegprofiel van twee naar één rijstroken worden gebracht. Door het terugbrengen van de twee rijstroken naar een gaat de woonfunctie er echter niet op vooruit. De bewoners van de centrumwegen in Mortsel zijn niet gediend met ellenlange files. Na zelf te hebben moeten aanschuiven in die file kunnen ze pas hun woning bereiken. Bovendien leveren deze monsterfiles een afschuwelijke stankhinder van draaiende motoren op, waardoor de optie om de woonkwaliteit te verbeteren een negatief effect krijgt.

De stad Mortsel ligt in de zuiderrand van Antwerpen en heeft steeds een doorstromingsfunctie gehad. Er is echter zeer slecht gecommuniceerd over de geplande wijzigingen. Een goede communicatie had de problemen misschien deels kunnen voorkomen. Er werden immers nooit simulaties uitgevoerd om na te gaan wat het effect zou zijn van het terugbrengen van de twee rijstroken naar één. Bovendien werd nooit werk gemaakt van een circulatieplan waardoor de autobestuurder rechtsomkeer kon maken bij files en alzo een andere aangeduide reisroute kon volgen.

Mijnheer de minister, waarom werd er geen communicatie gevoerd met de inwoners van de zuiderand door aankondigingen in dagbladen of reclamebladen, of door een aankondiging van de ingreep ter plaatse alvorens die plaatsvond? Welke alternatieve routes werden er uitgewerkt om de monsterfiles op de N1 te voorkomen? Is deze ingreep definitief, of is in een evaluatie voorzien om te oordelen of die verantwoord is?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, de verkeersproblematiek in Mortsel en omgeving dreigt nog ernstiger te worden, omdat er in het ak-

koord over de luchthaven van Deurne staat dat de Krijgsbaan op tweemaal één rijstrook zal worden gebracht. Deze weg heeft momenteel een sterke doorstromingsfunctie. Zelfs met de tweemaal twee rijstroken zijn er lange files tijdens de spitsuren. Wordt hiermee rekening gehouden toen het akkoord over Deurne werd gesloten?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, de uitgevoerde werken zijn het gevolg van een dramatische oproep van de burgemeester van Mortsel na een zwaar verkeersongeval met een fietser. Hierbij moet wel worden gezegd dat vanuit een objectief standpunt het ongeval in kwestie nauwelijks in verband kan worden gebracht met de verkeersinfrastructuur.

Gelet op de emotionele oproep van de burgemeester voor onmiddellijke actie van de wegbeheerder, was het niet mogelijk om de volledige bevolking ruimschoots op voorhand in te lichten. Er werd daarom enkel een persbericht en een bewonersbrief voor de aangelanden verspreid. Daarnaast is er reeds vroeger op grote schaal gecommuniceerd over de geplande grote ingrepen in Mortsel.

De ingreep is geen voorafspiegeling van de verkeerssituatie die zal ontstaan na de ingrepen die gepland zijn in het Masterplan Antwerpen, namelijk de doortrekking van de tramlijn naar Boechout en Kontich en de herinrichtingwerken ter hoogte van de Antwerpsesteenweg die in dit najaar zullen starten. Na de doortrekking van de tramlijnen zal er immers een verhoogd aanbod van openbaar vervoer zijn en kan het een hoger aandeel innemen in het verplaatsingsgedrag. Dit is nu nog niet het geval. In het mobiliteitsplan voor de stad Mortsel zijn verdere schikkingen op het vlak van de verkeerscirculatie voorgesteld om sluipverkeer te weren.

De stad Mortsel heeft duidelijk een keuze gemaakt om de lokale verkeersleefbaarheid te laten primeren op de doorstroming van het doorgaand verkeer. De doorgevoerde aanpassingen zullen daarom behouden blijven, tenzij de stad formeel verzoekt om ze ongedaan te maken. Ik meen echter dat eerst een noodzakelijke gewinning moet worden afgewacht, waarbij een deel van het doorgaand verkeer ook voor geschiktere routes via het hoofdwegennet zal kiezen.

Na uitvoering van de tramverlengingen uit het Masterplan Antwerpen zal de mobiliteit in de regio zeker en vast sterk verbeteren. Het Vlaams Gewest

Bossuyt

wenst dan ook in geen enkel geval terug te komen op de voorgestelde tramprojecten.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben een beetje gerustgesteld omdat ik hoop dat de stad Mortsel op haar beslissing zal terugkomen. De toestand is onhoudbaar. Vooral in de woonwijken wordt de situatie erggevaarlijk.

Op de N1 is één rijstrook omgevormd tot een busstrook. Ik vind dat onverantwoord omdat de bus er tijdens de spitsuren maar om het kwartier rijdt en buiten de spitsuren om het half uur. Is het dan echt nodig om het doorgaand verkeer op één rijstrook te brengen ?

Het was misschien ook beter geweest om af te wachten wat er zou gebeuren in Kontich naar aanleiding van het doortrekken van de expresweg. Als er een omleidingring komt, dan kan het verkeer van Mortsel, Boechout en Hove eventueel via die ring kan rijden. Nu rijdt iedereen Mortsel binnen, komt in een smalle trechter terecht en rijdt zich vast. Het werk had beter moeten worden voorbereid. We wachten nog steeds op de streefbeeldstudie. Die had ook een oplossing kunnen aanreiken voor de doorstromingsproblemen in Mortsel.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over het PPS-project voor de intunneling van de Krijgsbaan aan de regionale luchthaven van Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over het PPS-project voor de intunneling van de Krijgsbaan aan de regionale luchthaven van Antwerpen.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, heren ministers, dames en heren, de regering heeft vorige week vrijdag een beslissing genomen over deze problematiek. Het lijkt me nuttig om daarover in het parlement nog even van gedachten te wisselen alvorens het reces begint. De vraag die ik vorige week heb ingediend, schetst de algemene problematiek. Ik heb ondertussen de kranten gelezen en wil mijn vragen dan ook concreter maken.

Mijnheer de minister, de inspectie van Financiën sprak voor de ondertunneling over een bedrag van 37 miljoen euro. Uiteindelijk zou het om 25 miljoen euro gaan. Waar komt dat verschil vandaan ?

Ik had het daarnet bij een vraag om uitleg al over de Krijgsbaan. Minister Bossuyt heeft daar geen antwoord op gegeven, wat me doet vermoeden dat het aspect 'verkeerscirculatie' niet in acht is genomen. De Krijgsbaan bestaat uit tweemaal twee rijstroken. Dat zou voor het stuk van de ondertunneling worden teruggebracht tot tweemaal één rijstrook. Werd nagegaan welke gevolgen dit zal hebben op de verkeerscirculatie in een gebied dat al fel te lijden heeft onder files ?

Dan heb ik nog een vraag over de timing. Het PPS-project moet worden opgestart. Wanneer zal dat klaar zijn, rekening houdend met het feit dat de veiligheidsreglementering tegen november in orde moet zijn ? De federale overheid moet een vrijstelling aan de ICAO vragen. Zal dit op tijd gebeuren ? Welk PPS-project wordt er onderzocht ? Zal dit een voldoende basis bieden om de vrijstelling te krijgen zodat de startbaan niet moet worden beperkt ? Door een beperking van de startbaan zouden immers luchthavenactiviteiten moeten worden geschrapt.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Agalev heeft altijd gezegd zich te zullen houden aan het akkoord van 2002. Wat nu beslist is, is daar een logische uitvoering van. De voorwaarden van 2002 blijven gelden. Er moet worden gezocht naar een formule waarbij de verhouding fiftyfifty bedraagt. Uit het businessplan zal blijken of aan die voorwaarde is voldaan. Het moet ook duidelijk zijn dat de luchthavenactiviteiten rendabel zijn. Er kan niet voor 100 percent worden gerekend op de ontwikkeling van een groot KMO-terrein. Er moet worden onderzocht of ook aan die voorwaarde is voldaan.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, ik heb hier een tweetal maanden geleden een interpellatie over gehouden. Er is toen een discussie ontstaan over de waardering van gronden en het patrimonium. De inspectie van Financiën had daarover een aantal opmerkingen geformuleerd. Wat is daarover afgesproken ?

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, ik ben bezig aan mijn PPS-veertiendaagse. Vorige week is in de commissie voor Financiën het ontwerp van PPS-decreet afgerond. Vanmiddag is er in de commissie voor Economie gepraat over de rol van de PMV en nu hebben we het over een concreet uitvoeringsproject.

De heer Malcorps heeft verwezen naar de regeringsbeslissing van 19 juli 2002. Daarin werd mogelijk gemaakt dat de PMV de mogelijkheid van PPS voor de ondertunneling van de Krijgsbaan zou onderzoeken. U weet dat de heer Stienlet, inspecteur van Financiën, daarover een vrij kritische nota had gemaakt. Dat maakte mijn opdracht en die van PMV er niet gemakkelijker op. De uitdaging was echter des te boeiender.

Er werd onderzocht of de privé-sector ertoe bereid was om mee te stappen in een participatieve vennootschap. Het spreekt voor zich dat er het voorbije jaar een aantal verkennende gesprekken zijn gevoerd. Tijdens die gesprekken waren de partners de Kamer van Koophandel van Antwerpen, het Vlaams Economisch Verbond met daarbij de Antwerpse diamantwereld enerzijds en de overheid die werd vertegenwoordigd door de PMV anderzijds. Het was de bedoeling na te gaan of er geen breder project kon worden ontwikkeld waarbij niet alleen de bouw van de tunnel werd gerealiseerd, maar te komen tot het rendabel maken van de exploitatie van de luchthaven, met daaraan gekoppeld een dubbel project van ontwikkeling van bedrijventerreinen binnen de luchthavenvennootschap waarbij 9 hectare in concessie zou worden gegeven aan de nieuwe PPS-constructie. De eventuele ontwikkeling van bijkomende terreinen zou gebeuren door het Vlaams Gewest, al dan niet in samenwerking met de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen.

Het spreekt voor zich dat heel deze site is ingekleurd als luchthaventerrein. Daar zijn ook een aantal zonevreemde activiteiten, waaronder sportterreinen. Gelet op de problematiek van de sportvelden in die Antwerpse regio denk ik evenwel niet

dat sommigen voor voldongen feiten geplaatst zullen worden. Wat men ook zou overwegen, voor die problematiek zal in ieder geval een billijke oplossing worden aangereikt. Het beste zou natuurlijk zijn dat de 12 hectare die thans wordt ingenomen door de sportclubs die over een concessie van het gewest en de luchthaven beschikken, te hunner beschikking zouden blijven. Wel is dan misschien een gedeeltelijke aanpassing nodig met het oog op de optimalisatie van de ontwikkeling van een stuk van deze bedrijfsterrinen. Het is echter te vroeg om daar reeds vandaag uitsluitel over te geven of een uitspraak over te doen.

Wat de concrete vraag met betrekking tot de kostprijs betreft, spreekt het voor zich dat de PMV geen studie bureau is. Die mensen worden dus niet geacht de kostprijs van de te bouwen tunnel te ramen. In de voorbereiding van de bespreking hebben we wel gevraagd informeel contact te hebben met de TV SAM die bevoegd is voor de uitvoering van het Masterplan Antwerpen, alsook met de administratie Wegen en Verkeer. Immers, als een tunnel wordt gebouwd, moet men zich afvragen hoe men die gaat bouwen, bijvoorbeeld met tweemaal twee rijstroken en een pechstrook of met tweemaal één rijstrook. Zal de Krijgsbaan twee rijstroken behouden of wordt één rijstrook voorbehouden voor het gewoon doorgaand verkeer en één voor het openbaar vervoer, dus een vrijbusbaan ? Dat soort vragen wordt daarbij gesteld. Toen we onze nota uitschreven, zou dat laatste denkspoor de voorrang krijgen. Uiteraard kan een definitieve beslissing pas worden genomen op het ogenblik van de ultieme besluitvorming, namelijk bij het opstellen van een businessplan en bij het inpassen van deze werken in de volledige mobiliteitsvisie die ontwikkeld zal worden onder leiding van de administratie Wegen en Verkeer.

Wat de financiële inbreng betreft, weet u dat de kostprijs voor de bouw van de tunnel altijd ruwweg op 25 miljoen euro werd geraamd. Het kan dus meer, maar ook minder zijn. De afspraak is in ieder geval dat 50 percent van de bouw van de tunnel gefinancierd wordt door zuivere privé-partners. Dat is dus niet het Antwerpse Havenbedrijf, niet de stad Antwerpen, niet het provinciebestuur van Antwerpen en niet de GOM. De overige 50 percent wordt ingebracht door het Vlaams Gewest. Dat kan gebeuren in cash of financiële middelen, of via de ontwikkeling van bedrijfsterrinen. In dat verband wil ik verwijzen naar de studie van het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie waaruit blijkt dat Antwerpen een onvoorstelbaar groot probleem aan het worden is op het vlak van de beschikbaarheid van bedrijventerreinen.

Van Mechelen

Aan die ontwikkeling zijn uiteraard een aantal randvoorwaarden verbonden. Het zou immers niet opportuun zijn om daar een nieuwe Ikea te gaan bouwen.

Daarover werd twee weken geleden nog een gesprek gevoerd met de Vlaamse bouwmeester bOb van Reeth die reeds in 2000 een oproep heeft gedaan voor de luchthavensite van Deurne, en vooral voor de gebouwen met hun historisch karakter. Het was trouwens bOb van Reeth die zelf het initiatief heeft genomen om zijn diensten aan te bieden. Hij stelde voor om de ruimtelijke ontwikkeling van die luchthaven mee op te nemen in de open oproep om zo te voorzien in een kwalitatieve bewaking, en dus niet enkel over kwantitatieve normen te praten.

We zijn graag op dat voorstel ingegaan. De aanvragen zullen trouwens eerstdaags worden gepubliceerd.

Wat het engagement van het Havenbedrijf en de provincie betreft, kan ik u antwoorden dat gesprekken werden gevoerd door de deputatie én de stad. Daar zijn geen formele engagementen uit voortgevloeid, want die zijn steeds gekoppeld aan het opstellen van een haalbaar businessplan. Nu bevinden we ons in het verhaal van de kip en het ei en stellen we ons de vraag wat er nu eerst moet gebeuren.

De PMV heeft haar voorbereidende werkzaamheden afgesloten en er is een duidelijk engagement van de privé-sector om mee te investeren in het behoud en de toekomst van die luchthaven van Deurne. Er is ook in alle duidelijkheid gesteld dat het hier gaat om een zakenluchthaven die zich dus op het zakelijk transport zou focussen. Dit betekent dus dat er geen nachtvluchten zullen zijn en dat de eventuele cargo gefixeerd zou worden op het karakter van een zakenluchthaven. Concreet betekent dit dat DHL morgen zeker niet zal verhuizen naar Deurne. Ik wil niet dat daarover nieuwe mythes in de pers opduiken.

Wat de problematiek van de ICAO-normen en de veiligheidsvoorschriften betreft, stonden we voor het probleem dat de startbaan momenteel 1.510 meter bedraagt. Het is steeds de bedoeling geweest van de Vlaamse regering om de volledige capaciteit van de bestaande startbaan te garanderen. Dat kan enkel door zowel aan de kant van Antwerpen als aan de kant van de Krijgsbaan in veiligheidszones te voorzien. Dit betekent dat we de startbaan niet

zullen verlengen, maar dat we wel de Krijgsbaan zullen ondertunnelen en het terrein aan de overkant zullen onteigenen. In de autosnelwegeterminologie zou men dat een 'zone non idificante' noemen. In de luchtvaartterminologie gaat het om een zone die zou kunnen dienen als een soort uitloopstrook in geval van overmacht of van nood. Die strook moet normaliter niet worden verhard, maar dat zal in de discussies met de ICAO verder worden geregeld.

Dan kom ik nu tot mijn antwoord op uw tweede vraag. Er waren twee mogelijkheden : ofwel een participatieve PPS, ofwel een contractuele PPS. Daar werd heel lang over gepraat. Uiteindelijk koos de regering voor een participatieve PPS waarin de Vlaamse overheid zal instappen en waarbij ook privé-partners geld op tafel zullen leggen. Daarbij zullen we ook die 9 hectare voor 99 jaar in concessie geven die dan door de vennootschap geëxploiteerd kunnen worden. Ook de gronden voor de aanleg van de veiligheidszone zullen we nadien inbrengen in de vennootschap zodat daar een coherent geheel ontstaat waarbinnen de ontwikkeling van de luchthaven en van de met de luchthaven gerelateerde activiteiten tot stand kunnen worden gebracht.

Er was ook de vraag welke garanties het Vlaams Gewest zal geven. Voor zover het gaat om factoren die binnen de bevoegdheid van de Vlaamse regering vallen, geven we de garantie dat de luchthaven ten minste 25 jaar open kan blijven. In de besluitvorming zeggen we evenwel dat we ons natuurlijk niet kunnen engageren met betrekking tot externe factoren, bijvoorbeeld de verandering van internationale normen. Die zullen dan aanleiding geven tot een nieuwe evaluatie.

Momenteel is de stedelijke afbakening van de regio Antwerpen aan de gang. Daarbij is de stad bezig is aan de opstelling van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Er zijn dus twee planingsprocessen aan de gang. We zijn bovendien ook bezig met de afbakening van de linker- en rechterscheldeoever – er kon er dus nog wel eentje bij. Daarom zullen we ook nog een ruimtelijk ontwikkelingsplan opmaken voor de volledige site van de luchthaven. Daarvoor zullen we een ruimtelijk uitvoeringsplan opstellen om ook daar duidelijkheid over te creëren.

Nu moet dat businessplan worden uitgeschreven. De knoop moet dus worden doorgehakt en er moet een oproep gebeuren naar kandidaten. Dit was trouwens het voorwerp van de besprekingen die vorige week in de commissie voor Financiën

Van Mechelen

werden gevoerd met betrekking tot het ontwerp van PPS-decreet.

We weten nu ook dat er interesse is vanwege de privé-sector, die wordt gedekt door de Kamer van Koophandel en het VEV. Het is wel zo dat er morgen natuurlijk harde euro's op tafel moeten worden gelegd. Om dat te kunnen realiseren, vallen we onder de wet op de overheidsopdrachten. Conform die wet moeten we nu een aantal procedures voeren waarbij we moeten vermijden dat er voorkeuren ontstaat.

Fase 2 is afgerond en nu starten we fase 3, namelijk het verlenen van de opdracht aan de PMV om definitieve onderhandelingen te voeren met de regionale publieke partners en de privé-partners aan te duiden. Dit zal gebeuren aan de hand van een onderhandelingsprocedure in het kader waarvan de selectie moet plaatsvinden. En uiteindelijk is dan ook beslist dat de PMV moet overgaan tot de opstelling van de statuten van deze nieuwe PPS-vennootschap.

Er moeten dan nog een randbeslissingen worden genomen. Vooreerst moeten we samen met minister Van Grembergen de DAB, die thans de luchthaven beheert, hertekenen en aanpassen aan de nieuwe besluitvorming die we voorbereiden. Tevens moeten we op basis van concrete plannen aan de ICAO een derogatie vragen met betrekking tot de veiligheidsnormen die in november 2003 in voege treden.

Het is dus de bedoeling dat de mensen van de PMV niet op vakantie gaan, maar hard werken terwijl wij even uitblazen. Zodra we terug van vakantie zijn, zullen we hun plannen ter harte nemen en ervoor zorgen dat we deze derogatie aanvragen. Dit kan uiteraard enkel op basis van een subpolitiel besluitvorming die dan een invulling krijgt en waar eigenlijk een soort stappenplan aan gekoppeld wordt.

The proof of the pudding is in the eating. We starten dus met het opstellen van het businessplan en het rekruteren van de commerciële partners. Dan zal blijken of de euro's op tafel worden gelegd. We hebben in ieder geval een eventuele patsituatie doorbroken door te stellen dat het Vlaams Gewest op basis van de besluitvorming en de getroffen voorbereidingen, én met een gunstig advies van de Inspectie van Financiën die daar weliswaar een aantal randvoorwaarden aan gekoppeld heeft en die in de besluitvorming vermeld staan, bereid is

zijn deel van het financieel engagement op zich te nemen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Toch heb ik nog enkele vragen en bedenkingen.

U zegt wel dat nog geen definitieve raming is opge maakt, maar toch stel ik een vrij diepe kloof vast tussen 25 miljoen euro en de 37 miljoen euro van de inspectie van Financiën.

Minister Dirk Van Mechelen : Die 37 miljoen euro bevat nog tal van andere aspecten. De 25 miljoen slaat enkel op de bouw van de tunnel. De Vlaamse regering heeft steeds gezegd dat de 50 procent van de kosten op de bouw van de tunnel slaat. Bovendien geldt voor die 25 miljoen euro een 50/50-verdeelsleutel : 50 procent van de centen uit de privé-sector, en 50 procent van de centen vanwege het Vlaams Gewest.

De Antwerpse diamantsector is uitdrukkelijk vragende partij voor de bouw van de tunnel. De diamantairs zeggen dat, als ze een inbreng doen van 6,25 miljoen euro, ze ook een commitment willen vanwege alle regionale publieke actoren, met name de provincie en de stad. Daarbij kan de stad bijvoorbeeld via het Havenbedrijf werken, terwijl de provincie via de GOM te werk kan gaan. Zij moeten zich dus mee engageren voor de exploitatie en het beheer van de luchthaven en kunnen eventueel in de PPS-koepel opgenomen worden.

In de volgende weken moet dus worden uitgeschreven wie waar participeert, maar voor de bouw van de tunnel geldt de 50/50-verhouding.

De voorzitter : En die andere projecten vallen dan eigenlijk buiten die 25 miljoen euro, maar wel binnen die 37 miljoen euro. Is dat juist ?

De heer Ludwig Caluwé : Nu begrijp ik het. Ik meen ook begrepen te hebben dat de tunnel toch tweemaal twee rijstroken zal toelaten.

Minister Dirk Van Mechelen : Daarover worden binnen de sector enorme discussies gevoerd, naar gelang men met ingenieurs of met bouwbedrijven praat. Na contacten met de SAM en de AWW gaan we uit van de bouw van een tunnel met tweemaal één rijstrook, plus een pechstrook. Dit zal uiteraard moeten passen in de definitieve onderhandelingen met de diensten van minister Bossuyt en met de mensen die in de PPS-constructie zullen stappen.

Van Mechelen

Daarover werd een hele mobiliteitsfilosofie ontwikkeld waarvoor ik natuurlijk niet teken.

Ik verwijs in dit verband naar de doorgang van Hoevenen, die sinds een maand is gewijzigd. Daarbij werd één rijvak over de volledige lengte voorbehouden voor een vrije busstrook, waardoor de scholieren deze flessenhals nu een kwartier sneller kunnen doorlopen. Iedereen is tevreden over dat resultaat.

Ook in dit geval zou in een vrije busstrook worden voorzien. Daarbij krijgen de bussen voorrang bij het invoegen in de tunnel. (*Opmerkingen van de heer Johan Malcorps en van de heer Ludwig Caluwé*)

Voor alle duidelijkheid : er is niks definitief uitgemerkt. Op basis van deze gegevens is dit concept opgesteld, en nu moeten er definitieve onderhandelingen worden gevoerd met alle betrokken actoren. Daarna zullen we een beslissing nemen.

De heer Ludwig Caluwé : Ik neem aan dat een tunnel die bestaat uit drie rijstroken, twee rijstroken plus een pechstrook, breder is dan het concept in het huidig voorstel. Een bredere tunnel zal ook wel een duurdere tunnel zijn. Mijn vrees is dat ten gevolge van de fiftyfifty verdeling er meer congestieproblemen zullen ontstaan.

Minister Dirk Van Mechelen : Ik wil niet het debat van mijn collega voeren, maar dit maakt deel uit van een mobiliteitsvisie in een regio, waarbij een aantal maatregelen worden genomen waar sommigen het nog steeds moeilijk mee hebben, namelijk rijbanen opofferen ten gunste van tramsporen. Dit is een keuze die werd uitgetekend door de SAM. Het gaat om beslissingen van de bevoegde ministers die nu worden uitgevoerd.

Als we morgen met de R1 beginnen, zullen we ook nog plezier beleven. Maar op een dag zal alles af zijn en functioneren. Dit is de mobiliteitsvisie die ontwikkeld is, waar wij ons vanuit de PMV inschakelen en proberen gestalte aan te geven binnen de opgelegde voorwaarden.

De heer Ludwig Caluwé : U bent nu zelf over de R1 begonnen. U gaat de tunnel toch niet aanleggen op hetzelfde moment als de renovatiewerken van de Ring ?

Minister Dirk Van Mechelen : U weet toch dat het perfect gelijktijdig kan ! In Kapellen gaan we –

zoals u weet – ook een tunnel bouwen. Daarbij moeten we vijftien huizen onteigenen voor de aanleg van een parallelweg die zal worden gebruikt tijdens de bouw van de tunnel. Ook in Deurne zal een parallelweg moeten worden gebouwd en zal men ondertussen kunnen blijven rijden.

De heer Ludwig Caluwé : En de verharding kunt u daarna laten liggen.

Minister Dirk Van Mechelen : Ik wil daarover geen enkel politiek misverstand. De veiligheidszone zal aangelegd worden volgens de normen van ICAO. Er is op dit ogenblik onduidelijkheid over de vereiste ondergrond : een gewoon verhard grasplein, gewapend beton of iets dergelijks. Zoals wij het nu uitwerken, is het een zone non idificante. Daarom wil ik ook een ruimtelijk uitvoeringsplan waarin dit is verankerd, zodat men mij niet kan beschuldigen van iets dat ik niet wil doen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het algemeen verkeersbeleid

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het algemeen verkeersbeleid.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde kreeg bij de begrotingscontrole een bijkrediet toegekend omwille van het project in het kader van de European Carfree Day. Dit is, denk ik, ook het gevolg van de CD&V-resolutie inzake autoluwe dagen die unaniem werd goedgekeurd door dit parlement.

De European Carfree Day wordt op een vaste dag georganiseerd, namelijk 22 september. Dit jaar valt 22 september op een maandag. Hiervoor werd door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde een project opgestart voor de scholen, in het kader van het schoolverkeer. We weten dat tijdens een werkdag het woon-schoolverkeer een bijzonder groot aandeel heeft in de mobiliteit, zeker binnen bepaalde tijdsperiodes. Als de overheid effectief werk wil

Decaluwe

maken van een autoluwe dag, op een werkdag, moet er ook iets gebeuren voor het woon-werkverkeer.

Mijnheer de minister, worden er projecten opgezet voor een autoluwe woon-werkverkeer tijdens de European Carfree Day? Hoeveel scholen uit hoeveel gemeenten zullen deelnemen aan deze autoluwe dag voor woon-schoolverkeer? Dit moet nu snel duidelijk zijn, want straks start de vakantie en 1 september ligt dicht bij 22 september.

We hebben de indruk dat het autovrij en autoluwe maken van stadscentra ter gelegenheid van de European Carfree Day één dag zal worden vervroegd, namelijk naar de voorafgaande zondag, waarschijnlijk omdat dit de organisatie ervan voor de steden en gemeenten iets gemakkelijker maakt. Anderzijds wordt hierdoor deels voorbijgegaan aan de doelstelling van de European Carfree Day, namelijk een vermindering van het woon-werkverkeer.

Mijnheer de minister, heeft de Vlaamse overheid aanbevelingen overgemaakt aan de gemeentebesturen om dit experiment zoveel mogelijk te laten plaatsvinden op maandag 22 september? Werd een bepaalde dag, zondag of maandag, aanbevolen? Acht u het aangewezen om ook op een werkdag een echte autoluwe dag te organiseren? Hebt u zicht op het aantal deelnemende steden en gemeenten?

De allereerste keer was het succes niet bijzonder. De tweede keer ging het al wat beter. Deze derde keer zal het resultaat waarschijnlijk nog beter zijn. Hoeveel steden en gemeenten nemen deel op zondag 21 september en hoeveel op maandag 22 september?

De voorzitter: Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Decaluwe, in maart 2003 heb ik een brief gericht tot de 308 Vlaamse steden en gemeenten om hen uit te nodigen om op 22 september actief deel te nemen aan de Car Free Day. De steden en gemeenten werden bovendien op 23 april in Brussel uitgenodigd om aan een studiedag over de 'Dag zonder auto mobiel in de stad' deel te nemen. De studiedag was gratis voor de afgevaardigden van de gemeenten.

De studiedag had tot doel om aan de hand van een aantal praktische voorbeelden de steden en gemeenten mee te geven wat de kritieke succesfacto-

ren zijn bij de organisatie van zo'n dag en om hen een aantal nuttige tips te geven. Heel wat gemeenten en steden zijn immers nog niet volledig op de hoogte van wat een autoluwe dag concreet inhoudt. Ongeveer 25 gemeenten hebben aan de studiedag deelgenomen.

De 'Dag zonder auto mobiel in de stad' vormt dit jaar de afsluiting van de week van vervoering die elk jaar door Komimo in opdracht van het Vlaams Gewest wordt georganiseerd. De week loopt van 13 tot 22 september 2003. Uiteraard zal Komimo ook dit jaar in haar berichtgeving aandacht besteden aan de autoluwe dag. De Vlaamse steden en gemeenten kunnen bovendien ook een beroep doen op een specifieke handleiding, het 'Handboek voor lokale overheden', dat via Komimo te verkrijgen is.

Daarnaast probeert Komimo ook bedrijven of werkgevers aan te sporen om een actie tijdens de 'Dag zonder auto mobiel in de stad' op touw te zetten. Zo lopen contacten tussen Komimo en het Provinciebestuur Limburg, de Katholieke Universiteit Leuven en het stadsbestuur van Gent. Daarnaast wordt op 22 september in samenwerking met Komimo ook een studiedag ingericht over mobiliteitsmanagement voor bedrijven. Op deze studiedag zullen enkele case-studies worden besproken en zal er een algemene oproep worden gelanceerd om op 22 september 2004 in verschillende bedrijven een actiedag te organiseren.

Op 22 september 2003 wordt door de VVM-De Lijn een speciaal dagticket aangeboden tegen de prijs van 1 euro. Deze dagpas zal trouwens geldig zijn in heel Vlaanderen. Ook dat kan op deze autoluwe dag een bijdrage leveren in het licht van het woon-werkverkeer. Uiteraard is het ontwikkelen van specifieke initiatieven op het terrein van het woon-werkverkeer in het teken van deze autoluwe dag ook iets dat elk jaar zal groeien.

Het initiatief van de 'Dag zonder auto mobiel in de stad' wint elk jaar aan naamsbekendheid in Vlaanderen. Er wordt dan ook geprobeerd om nieuwe doelgroepen voor deze dag warm te maken. Dit jaar wordt door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde een bijzondere inspanning geleverd om de scholen te bereiken. Momenteel is evenwel nog niet bekend hoeveel scholen uit verschillende gemeenten aan de autoluwe dag zullen deelnemen. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde is volop bezig om via verschillende kanalen de scholen op de hoogte te brengen van dit initiatief. Volgens de Vlaamse Stichting Verkeerskunde reageren heel wat scholen enthousiast.

Bossuyt

Tot op heden hebben ongeveer 15 steden en gemeenten aan Komimo kenbaar gemaakt dat ze willen deelnemen aan de 'Dag zonder auto mobiel in de stad' van 22 september 2003. De dag voordien, zondag 21 september, wordt er in Vlaanderen ook de 'Open Straatdag' georganiseerd. Deze 'Open straatdag', die past in de week van vervoering, wordt reeds een aantal jaren georganiseerd en is stilaan ook een begrip geworden. Door de straat één dag open te gooien voor zacht en collectief vervoer, voor sport en spel en voor communicatie tussen bewoners, kan worden nagegaan hoe de inrichting van de openbare ruimte en de afwikkeling van het verkeer in de buurt het best evolueert. Tot op heden hebben 30 gemeenten laten weten dat ze aan deze 'Open Straatdag' willen deelnemen.

Hieruit blijkt dat er heel wat initiatieven worden genomen met betrekking tot 22 september. Beide initiatieven, met name de 'Dag zonder auto mobiel in de stad' en de 'Open straatdag' zorgen ervoor dat in Vlaanderen steeds meer steden en gemeenten nadenken over een duurzame mobiliteit en specifieke acties ondernemen om dit bij hun bevolking kenbaar te maken. Dat is in elk geval een heel positieve evolutie.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Als ik alles snel optel, zullen 45 van de 308 gemeenten deelnemen op zondag of maandag. Het aantal deelnemers groeit heel traag aan. Misschien kan worden overwogen om volgend jaar vroeger te starten met de sensibilisatiecampagne. De scholen worden nu pas aangeschreven, maar de vakantie is reeds begonnen en de directies hebben nog andere bekommernissen.

U hebt nog niet geantwoord op mijn vraag of en hoe u de keuze voor zondag of voor maandag aanbeveelt. Het verschil is fundamenteel. Een maandag brengt het woon-werkverkeer echt in de praktijk, een zondag niet.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Decaluwe, u hebt gelijk dat het aantal deelnemers traag aangroeit. Heel wat steden en gemeenten hebben na de vorige verkiezingen lange tijd open gelegen. Daarom is er nogal wat terughoudendheid tegenover dergelijke ingrijpende initiatieven. We hebben geen keuze aanbevolen. Het is van belang dat steden en gemeenten kunnen meedoen onder een of

andere vorm. Komimo speelt daarbij een animeerende rol.

Ik ben het helemaal met u eens dat we volgend jaar sneller moeten handelen. Ik herhaal dat over verkeer al heel wat te doen is. Ook door de federale overheid worden nieuwe werken gevraagd. Als het werken zijn van enige omvang en er ontstaat enige wrevel over, dan is het niet makkelijk om daarbovenop een autoluwe dag te organiseren. Hoe dan ook moeten we het project voortzetten, al was het alleen maar om de mensen bewust te maken van hun manier van verplaatsen : de wagen, het openbaar vervoer of op een andere manier. Dergelijke ingrijpende dagen – want het is niet niets om een hele stad af te sluiten – kunnen daarbij helpen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Mobiliteitsraad voor Vlaanderen (MORA)

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Mobiliteitsraad voor Vlaanderen (MORA).

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, meer dan twee jaargeleden, op 28 maart 2001, werd door dit parlement het decreet over het personenvervoer over de weg en de oprichting van de Mobiliteitsraad voor Vlaanderen goedgekeurd. Dit decreet basismobiliteit is volop in uitvoering en de MORA komt erin voor.

Vorig jaar werden in de begroting de nodige middelen ingeschreven. Initieel ging het over 744.000 euro. Bij de derde begrotingscontrole werd dit bedrag vorig jaar herleid tot 455.000 euro. In de initiële begroting van 2003 was opnieuw sprake van 744.000 euro, maar bij de jongste begrotingscontrole van 360.000 euro.

In de Toelichting stond dat het bedrag voldoende zou zijn voor de werking van de MORA gedurende 6 maanden. In 2003 wordt de MORA bijgevolg voor een half jaar lam gelegd. In het parlement

Decaluwe

hebben we tot op heden geen enkel advies, studie of verslag van de MORA te zien gekregen. Het is nochtans een adviesorgaan voor de Vlaamse overheid en van de andere adviesraden, de MINA-raad en de SERV, krijgen we wel geregeld adviezen.

Mijnheer de minister, heeft de MORA reeds gefunctioneerd als adviesorgaan ? Hoe werd de MORA samengesteld ? Welke adviezen heeft de MORA reeds verstrekt ? Wordt de MORA betrokken bij de opmaak van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen dat reeds in het voorjaar van 2001 operationeel had moeten zijn ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Decaluwe, in feite kan ik kort antwoorden. De MORA heeft nog niet gewerkt als adviesorgaan, werd nog niet samengesteld, heeft bijgevolg nog geen adviezen verstrekt en wordt niet betrokken bij de opmaak van het ontwerp van Mobiliteitsplan.

Ook ik word met het probleem geconfronteerd. Er wordt terughoudend gereageerd op de oprichting van deze adviesraad, die inderdaad werd vooropgesteld. Het klopt dat reeds budgetten werden ingeschreven in de begroting. Er werd zelfs reeds voorzien in huisvesting, meubilair en informatica. De gesprekken rond het beter bestuurlijk beleid, die ook de adviesraden betreffen, hebben de zaak echter stilgelegd. Ik sluit me aan bij de aarzeling, want als de MORA moet worden opgericht, dan is het beter om hem te laten passen in een consistent geheel. Ondertussen wordt in samenwerking met het Vlaams Parlement voortgewerkt aan een beter mobiliteitsbeleid, en over de MORA wordt een ontwerp van decreet voorbereid.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het nieuwe Duitse tolsysteem voor vrachtwagens van meer dan 12 ton

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en

Energie, over het nieuwe Duitse tolsysteem voor vrachtwagens van meer dan 12 ton.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, vanaf eind augustus zal in Duitsland een nieuw satellietgestuurd tolsysteem in werking treden voor voertuigen van meer dan 12 ton. Ook wij denken af en toe aan de invoering van tol. In de Liefkenshoekunnel moet die reeds worden betaald, en sommigen denken eraan om het hele Masterplan Antwerpen te financieren via een tolheffing aan de Oosterweeltunnel.

Mijnheer de minister, hebt u onderzocht wat de mogelijke gevolgen zijn voor het verkeer in Vlaanderen van de invoering van de tol in Duitsland ? Bestaat er een risico op sluipverkeer omdat de chauffeurs zo snel mogelijk Nederlandse en Vlaamse wegen zullen willen bereiken ? Gaat u na of het Duitse systeem ook in Vlaanderen kan worden ingezet als alternatief voor de tolheffing aan de Oosterweel- en eventueel ook aan de Liefkenshoekunnel ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, ik wil vooraf duidelijk stellen dat er vanaf 31 augustus 2003 in Duitsland een systeem van kilometerheffing is voor voertuigen van meer dan 12 ton. Het nieuwe systeem vervangt het Eurovignet dat in wezen een gebruiksrecht is.

Het is momenteel moeilijk in te schatten wat de invoering van de 'Lkw-Maut' op de Duitse autosnelwegen voor Vlaanderen zal betekenen. Duitsland verwacht een lichte verschuiving van enkele procenten van het goederenvervoer over de weg naar de binnenvaart en het spoor. Er bestaat echter nog zekerheid over of het vrachtvervoer over de weg zal verschuiven van de autosnelwegen naar de overige wegen. Men zou kunnen veronderstellen dat een deel van het Nederlandse en Belgische vrachtverkeer zal proberen om zolang mogelijk Nederlandse, Belgische en Franse wegen – voor zover deze laatste tolvrij zijn – te gebruiken vooraleer Duitsland binnen te rijden. Dit is voor transporteurs echter alleen zinvol indien dit niet leidt tot nodeloos lange omwegen en extra kosten. De omrijtijd kan eventueel nog vermeerderd worden met extra filetijd.

Omgekeerd lijkt het me logisch dat het Duitse vrachtvervoer naar Frankrijk zoveel mogelijk de regio's zal proberen te vermijden waar het Euro-

Bossuyt

vignet van toepassing is. Bij gebrek aan onder andere een voldoende gedetailleerd inzicht in de goederenstromen op Europees vlak – een probleem waar overigens aan wordt gewerkt – is het voorbarig hierover uitspraken te doen. Het spreekt vanzelf dat de situatie nauwgezet zal worden gevolgd.

Het is mij niet helemaal duidelijk of u met uw vraag doelt op de invoering van een gebruikersheffing naar Duits voorbeeld op alle Vlaamse wegen, dan wel over het gebruik van de in Duitsland aangewende satelliettechniek aan de Antwerpse oeververbindingen.

Het Duitse systeem van kilometerheffing is een gebruikersheffing die onderscheiden moet worden van een tolheffing voor het gebruik van individuele tunnels, bruggen of bergpassen. Het gelijktijdig heffen van gebruiksrechten en van tolgelden is volgens een Europese richtlijn mogelijk voor het gebruik van bruggen, tunnels en bergpassen die deel uitmaken van wegnetten waarop gebruiksrechten worden geheven. Het algemeen gezamenlijk hanteren van tolgelden en gebruiksrechten is dit echter niet. De invoering van het Duitse systeem van kilometerheffing moet derhalve worden beschouwd als een alternatief voor het Eurovignet en niet als een alternatief voor de tolheffing ter hoogte van de Liefkenshoek-tunnel of de Oosterweelverbinding. Deze tolheffing moet hoe dan ook behouden blijven voor de financiering van de infrastructuurprojecten. De evaluatie van het Eurovignet versus de kilometerheffing heeft dan ook geen enkele invloed op de financiering van het Masterplan Antwerpen. Het spreekt voor zich dat de invoering en de resultaten van het Duitse systeem worden gevolgd.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik betreur dat eerst moet worden nagegaan wat er gebeurt, vóórdat er maatregelen worden genomen.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Ter ere van de mensen die ermee bezig zijn, wil ik beklemtonen dat de problematiek van zeer nabij wordt gevolgd. Het zal u niet ontgaan zijn dat er momenteel erg belangrijke infrastructuurwerken worden uitgevoerd en dat er nog gepland zijn, zeker rond de belangrijkste centra. We moeten dubbel voorzichtig zijn omdat

ons land niet zo groot is. Het ergste zou zijn dat we beginnen te improviseren.

We zullen dit aandachtig opvolgen. Een aantal definitieve beslissingen inzake de infrastructuurwerken zijn nog niet genomen. Dat zal op het juiste ogenblik gebeuren en dan is deze problematiek actueel.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de spoorweginvesteringen in Vlaanderen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de spoorweginvesteringen in Vlaanderen.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in de volgende weken zullen er voor Vlaanderen erg belangrijke beslissingen worden genomen. We moeten er ons over beraden of daar tijdens het reces geen parlementaire vergaderingen over moeten worden georganiseerd. Ik denk in het bijzonder aan de spoorweginvesteringen. Daarover werd trouwens unaniem een voorstel van resolutie goedgekeurd in het Vlaams Parlement.

Vorige week werd in de pers gesteld dat er met de gewesten zou worden overlegd. Is dat gebeurd? Ik weet dat dat niet formeel kan gebeuren, maar zijn er een informele contacten geweest? Ik kan moeilijk aannemen dat niet eerst wordt nagegaan of de beslissingen gedragen worden door de regionale niveaus.

Ik maak even de vergelijking met het PPS-project voor de luchthaven van Deurne. Voor de formele start werd eerst nagegaan of het project een kans op slagen heeft. Er wordt gezegd dat Vlaanderen de mogelijkheid zal krijgen om investeringen die niet in het federale plan zijn opgenomen, zelf te betalen. Dat verschilt echter van wat in het voorstel van resolutie staat, namelijk dat er een objectieve behoefteanalyse moet komen. Daaruit zal dan blijken welke investeringsprojecten prioritair zijn.

Caluwé

Vlaanderen zou hoogstens aan prefinanciering doen.

Als we echt de bevoegdheid krijgen, willen we daar ook de middelen voor krijgen. Hebt u dat duidelijk gemaakt tijdens het informeel overleg ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Caluwé, mijn antwoord zal kort zijn. De voormalige minister-president en voormalige minister vice-president maken deel uit van het onderhandelingsteam. Ze zijn erg goed op de hoogte van wat er in Vlaanderen leeft.

Ik heb als jong minister niet nagelaten om onze mening en diepste gevoelens kenbaar te maken. De Vlaamse regering heeft op dit ogenblik geen officiële partner. We kunnen alleen maar proberen te wegen op de onderhandelingen, maar hebben niet alles in handen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik neem daar akte van.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.42 uur.*

BIJLAGE

Antwoord op de interpellatie van de heer Johan De Roo

tot de heer Gilbert Bossuyt

over de liberalisering van de elektriciteits- en gasmarkt op 1 juli 2003

De bedoeling van de vrijmaking van de energiemarkt is en blijft lagere energieprijzen en een betere dienstverlening. In andere Europese landen ging de vrijmaking van de energiemarkt gepaard met lagere prijzen. Ik heb er het volste vertrouwen in dat ook in Vlaanderen de vrijmaking van de energiemarkt tot lagere prijzen zal leiden.

Ik zou twee elementen willen toelichten die in deze discussie belangrijk zijn : de kostprijs van openbaredienstverplichtingen en de beperkte concurrentie op productieniveau.

Kostprijs van openbaredienstverplichtingen

Het Vlaamse gewest heeft een aantal sociale en ecologische openbaredienstverplichtingen voor netbeheerders en leveranciers ingevoerd om ervoor te zorgen dat de vrijmaking van de energiemarkt niet ten koste gaat van sociale en ecologische doelstellingen. De sociale openbaredienstverplichtingen zorgen ervoor dat gezinnen met betalingsmoeilijkheden en gezinnen die geen energieleverancier vinden in de vrije markt terecht kunnen bij een vangnetleverancier die zorgt voor een minimale levering van elektriciteit en gas.

De ecologische openbaredienstverplichtingen zijn noodzakelijk om de internationaal opgelegde milieudoelstellingen te realiseren. Zo heeft België zich geëngageerd om de CO₂-emissies met 7,5% te verlagen in de periode 2008-2012 ten opzichte van 1990. Daarnaast is er de doelstelling om tegen 2010 6% van de totale energievraag te voldoen op basis van hernieuwbare energiebronnen. Om deze doelstellingen te realiseren, werden de bestaande subsidiemechanismen voor rationeel energiegebruik en voor groene stroom geoptimaliseerd en aangepast aan de principes van de vrije markt.

De openbaredienstverplichtingen hebben uiteraard een impact op de kWh-prijs. Diverse maatregelen werden evenwel genomen om ervoor te zorgen dat deze impact beperkt blijft :

- De doelstellingen zijn ambitieus, maar realistisch. Indien nodig werden de doelstellingen trouwens bijgestuurd, zoals bv. de doelstelling voor groenestroomcertificaten die aangepast werd naar aanleiding van de vaststelling dat het moeilijk was om in de beginfase tijdig de nodige vergunningen te verkrijgen voor hernieuwbare energieprojecten.

- Bij het uitwerken van de modaliteiten van de verplichtingen werd rekening gehouden met de beschikbare technologie, zodat dure investeringen vermeden worden. Zo zijn de verplichtingen inzake de plaatsing van budgetmeters gebaseerd op een systeem waarmee de elektriciteitssector reeds een aantal jaren positieve ervaringen heeft.
- De stijging van de kWh-prijs wordt in het geval van een aantal openbaredienstverplichtingen volledig gecompenseerd door een daling van het elektriciteitsverbruik (bv. in het geval van de energiebesparingsdoelstelling voor de netbeheerders), door een hoeveelheid elektriciteit die niet wordt aangerekend (bv. in het geval van de gratis 100+100 kWh maatregel) of door het vermijden van de externe kosten van klassieke elektriciteitsproductie (bv. in het geval van de groenestroomdoelstelling).

De resterende impact van de openbaredienstverplichtingen op de kWh-prijs kan opgevangen worden binnen de marge van de prijsdalingen die mogelijk zijn als gevolg van de verhoogde concurrentie in de vrijgemaakte energiemarkt. De elektriciteitsprijzen in België zijn namelijk nog steeds aanzienlijk hoger zijn dan in onze buurlanden. Uit een recente studie van PriceWaterhouseCoopers (april 2003) blijkt dat de elektriciteitsprijzen voor gezinnen en bedrijven in België nog steeds gevoelig hoger liggen dan het gemiddelde van de buurlanden. Een studie van WEFA-DAFSA (november 2002) toont dat het prijsverschil onder meer het gevolg is van de hogere prijzen die de leveranciers aan de producenten moeten betalen.

Beperkte concurrentie op productieniveau

Elektriciteitsproducent Electrabel beschikt over meer dan 90% van de elektriciteitsproductiecapaciteit in België. Het overige gedeelte is hoofdzakelijk in handen van publieke elektriciteitsproducent SPE. De dominantie van Electrabel wordt nog versterkt door het samenwerkingsakkoord dat Electrabel en SPE in 1995 hebben afgesloten. Daarnaast is er een beperkte importcapaciteit aan de grenzen met Nederland en Frankrijk, zodat ook concurrentie met buitenlandse elektriciteitsproducenten bijna onmogelijk is. De beschikbare importcapaciteit wordt bovendien voor een gedeelte gebruikt voor historische importcontracten.

De ontbinding van het akkoord tussen Electrabel en SPE is absoluut noodzakelijk om enige vorm van concurrentie te realiseren. In februari 2003 hebben Electrabel en SPE aangekondigd om in gezamenlijk overleg hun industriële samenwerking te beëindigen. Daarnaast is het belangrijk dat Electrabel verplicht wordt om een substantiële hoeveelheid productiecapaciteit te veilen of te verkopen en om de beschikbare importcapaciteit te verhogen en op een transparante manier toe te wijzen. De federale overheid heeft aan de CREG de opdracht gegeven om hieromtrent een concreet plan op te stellen.

Binnen de Raad voor de Mededinging worden momenteel ook nog een aantal andere voorstellen besproken om de marktwerking te bevorderen. Zo zou in een

overgangperiode een verkorte opzegperiode zonder schadevergoeding moeten gelden voor klanten van Electrabel Customer Solutions. Er zouden 'Chinese walls' opgericht moeten worden tussen de distributienetbeheerders, Electrabel Customer Solutions en Electrabel Net Management om ervoor te zorgen dat nieuwe leveranciers niet gediscrimineerd worden ten opzichte van Electrabel. Om verwarring te vermijden, zou het logo Electrabel alleen nog maar gebruikt mogen worden voor leveringsactiviteiten.

Besluit

De stijging van de kWh-prijs als gevolg van de openbaredienstverplichtingen kan perfect opgevangen worden binnen de marge van de prijsdalingen die mogelijk zijn als gevolg van de verhoogde concurrentie in de elektriciteitsmarkt, indien een aantal concurrentiebevorderende maatregelen worden doorgevoerd. Ik vraag dan ook aan de volgende federale regering om van de bevordering van de marktwerking in de energiemarkt een prioriteit te maken.

Ik stel vast dat de oude energietarieven uit de gebonden markt momenteel in Vlaanderen zonder problemen worden toegepast als maximumtarieven in de vrije markt. Diverse leveranciers geven ten opzichte van de oude energietarieven bovendien aantrekkelijke kortingen. De meeste gezinnen en bedrijven kunnen dus nu al profiteren van lagere energieprijzen in de vrijgemaakte markt.

Het klopt inderdaad dat een aantal bedrijven bv. uit de glastuinbouwsector in de vrijgemaakte energiemarkt een hogere energieprijs moeten betalen. Het gaat dan om bedrijven die in het verleden van zeer gunstige tarieven genoten. Deze gunstige tarieven gaven evenwel aanleiding tot kruissubsidies die in een vrijgemaakte markt onhoudbaar zijn. Voor de meeste gezinnen en bedrijven zal de vrijmaking van de energiemarkt evenwel tot lagere prijzen leiden.

Antwoord op de vraag om uitleg van de heer Johan De Roo

tot de heer Gilbert Bossuyt

over de liberalisering van de elektriciteits- en gasmarkt

De vraagsteller insinueert dat de vrijmaking van de energiemarkt in Vlaanderen een mislukking is en dat onbehoorlijk bestuur hiervan de oorzaak is. Niets is minder waar. De Vlaamse wetgeving was tijdig klaar om ervoor te zorgen dat de volledige vrijmaking van de energiemarkt op 1 juli 2003 op een vlotte manier kan verlopen. Ook de Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) heeft zijn taak correct uitgevoerd. Zo heeft de VREG bijvoorbeeld alles in het werk gesteld om tijdig de distributienetbeheerders aan te duiden (18 voor elektriciteit en 13 voor aardgas) en de nodige leveringsvergunningen toe te kennen (19 voor elektriciteit en 7 voor aardgas).

Overgangsproblemen

Dit neemt niet weg dat de volledige vrijmaking van de energiemarkt zoals in de meeste landen gepaard gaat met een aantal overgangsproblemen. Vlaanderen brengt het er dan nog zeer goed van af. Wij zijn namelijk vrij laat begonnen met de uitwerking van het wetgevend kader voor de vrijmaking van de energiemarkt. Ondertussen hebben we de opgelopen achterstand evenwel grotendeels goedgemaakt. De belangrijkste problemen bij ons zijn het laattijdig bekend raken of het ontbreken van distributienettarieven en de beperkte concurrentie op productieniveau.

Einde mei 2003 werden de distributienettarieven voor elektriciteit gepubliceerd. Op dit moment zijn er nog geen goedgekeurde distributienettarieven voor aardgas. Als gevolg daarvan kunnen leveranciers moeilijk prijsoffertes aanbieden en is het voor eindafnemers zeer moeilijk om de prijsoffertes te vergelijken. Sommige offertes vermelden all-in prijzen, terwijl andere alleen het leveringstarief omvatten. Ik dring er dan ook op aan dat de aardgasdistributienettarieven zo snel mogelijk worden goedgekeurd. Om de doorzichtigheid van de tarieven te verhogen, heb ik alvast aan de VREG de opdracht gegeven om de energieprijzen en de leveringsvoorwaarden van alle energieleveranciers te publiceren op haar website. Vanaf vandaag (1 juli 2003) is dit ook het geval.

Elektriciteitsproducent Electrabel beschikt over meer dan 90% van de elektriciteitsproductiecapaciteit in België. Daarnaast is er een beperkte importcapaciteit aan de grenzen met Nederland en Frankrijk en wordt de beschikbare importcapaciteit voor een gedeelte gebruikt voor historische importcontracten. Ik denk dat het belangrijk is dat Electrabel verplicht wordt om

een substantiële hoeveelheid productiecapaciteit te veilen of te verkopen en dat de beschikbare importcapaciteit verhoogd wordt en op een transparante manier wordt toegewezen. De federale overheid heeft aan de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG) de opdracht gegeven om hieromtrent een concreet plan op te stellen. Aangezien het hier om een federale materie gaat, zou ik de vraagsteller willen uitnodigen om zich voor bijkomende informatie te wenden tot de staatssecretaris voor Energie.

Klachten tegen CREG en VREG

In september 2002 heeft de CREG de formule vastgelegd voor de berekening van de billijke winstmarge voor de vergoeding van het geïnvesteerde kapitaal in het distributienet. Volgens de zuivere intercommunales zou de CREG de distributienetbeheerders discrimineren ten opzichte van de transportnetbeheerder. De waarde van het distributienet die door de CREG wordt aanvaard, zou de boekhoudkundige waarde benaderen, terwijl de CREG voor het transmissienet de economische waarde heeft aanvaard. Daarom hebben de zuivere intercommunales in oktober 2002 een beroep tot nietigverklaring ingediend bij de Raad van State. De Raad van State heeft nog geen uitspraak gedaan. Aangezien het hier om een federale materie gaat, zou ik de vraagsteller willen uitnodigen om zich voor bijkomende informatie te wenden tot de staatssecretaris voor Energie.

Electrabel heeft tegen de VREG een klacht ingediend bij de Raad van State, waarin zij het interne reglement van de VREG betwisten, voornamelijk het deel wat de bevoegdheid betreft om boetes op te leggen. De klacht werd nog niet formeel aan de VREG overgemaakt. De Raad van State moet eerst nog oordelen over de ontvankelijkheid van de klacht. Daarnaast hebben Electrabel en Electrabel Customer Solutions elk een zaak tegen de VREG aanhangig gemaakt bij de rechtbank van eerste aanleg te Brussel. Electrabel en Electrabel Customer Solutions vechten de procedure aan die de VREG gevolgd heeft om de boetes voor het ontbreken van groenestroomcertificaten op te leggen.

Aantal leverancierswissels

Momenteel zijn er nog geen exacte cijfers bekend over het aantal gezinnen en bedrijven dat van energieleverancier veranderd is naar aanleiding van de mogelijkheid voor gezinnen en kleine bedrijven om vanaf 1 juli 2003 zijn energieleverancier vrij te kiezen. De VREG heeft aan de netbeheerders gevraagd om deze cijfers tegen 2 juli 2003 aan de VREG te bezorgen. Ik zal de commissieleden van het resultaat van deze rondvraag op de hoogte brengen.

Leveringstarieven

Gezinnen en bedrijven die vóór einde mei 2003 geen leverancier hebben gekozen, worden op 1 juli 2003 overgedragen naar de standaardleverancier. Dit is Electrabel Customer Solutions voor de gemengde intercommunales en Luminus voor de zuivere intercommunales. Electrabel Customer Solutions past als standaardleverancier dezelfde tarieven toe als vroeger. Alleen als klanten met Electrabel gaan praten over het vrijemarkttarief, kunnen ze een voordeliger tarief krijgen. Ik betreur dat Electrabel niet automatisch het voor de klant voordeligste tarief toepast. De handelswijze van Electrabel is volgens mij weinig klantvriendelijk.

De federale Elektriciteits- en Gaswet bepalen dat de distributienettarieven gebaseerd zijn op de kosten van de distributienetbeheerders, inclusief een billijke winstmarge. Dit betekent dat de nettarieven van gebied tot gebied kunnen verschillen. Als gevolg daarvan kunnen de distributienettarieven in dunbevolkte gebieden hoger zijn dan in dichtbevolkte gebieden. Electrabel heeft evenwel ten aanzien van de overheid het engagement aangegaan om nergens een tarief toe te passen dat hoger is dan vroeger. De gezinnen en bedrijven betalen dan ook nergens meer dan het oude tarief. Verschillende leveranciers geven aantrekkelijke kortingen op het oude tarief.

Inkomsten van de gemeenten

Om de daling van de inkomsten van de gemeenten te compenseren, heeft eerste minister Verhofstadt in zijn beleidsverklaring van 8 oktober 2002 aangekondigd dat de transmissienetbeheerder Elia aan alle gemeenten een vergoeding zal betalen voor het gebruik van het territorium. In de Programmawet van 24 december 2002 werden de principes van deze vergoeding wettelijk vastgelegd. Gelet op de bevoegdheid in deze materie zou ik de vraagsteller willen uitnodigen om zich voor de actuele stand van zaken te wenden tot de eerste minister.

Gezinnen met betalingsmoeilijkheden

In het Koninklijk Besluit van 15 mei 2003 wordt het sociale tarief voor beschermde klanten vastgelegd, zowel voor de gebonden als de vrije markt. De CREG werkt momenteel een regeling uit voor de compensatie van de leveranciers die elektriciteit en aardgas leveren tegen het sociaal tarief. De bepaling en de financiering van het sociaal tarief is een federale bevoegdheid. De vraagsteller wendt zich voor verdere informatie dan ook best tot de staatssecretaris voor Energie.

De OCMW-relaties met de elektriciteits- en gasleveranciers zullen in de vrijgemaakte energiemarkt zeer beperkt zijn. Enkel indien personen met betalingsmoeilijkheden kiezen voor het uitwerken van een afbetalingsplan via het OCMW, zal het OCMW met de elektriciteits- en gasleveranciers moeten

onderhandelen. De OCMW's zullen daarentegen wel nauw in contact staan met de netbeheerders. De netbeheerders zetelen namelijk in de Lokale Adviescommissie (LAC), staan in voor de plaatsing van budgetmeters en leveren elektriciteit en gas aan de mensen die geen energieleverancier vinden. De werking van de LAC's blijft zoals vroeger geregeld door het besluit van de Vlaamse regering van 16 september 1997 betreffende de samenstelling en de werking van de lokale adviescommissie omtrent de minimale levering van elektriciteit, gas en water.

Elektriciteitsleveranciers kunnen niet prioritair een deel van de bestaande schulden opvorderen tegenover alle andere openstaande schulden waarmee gezinnen met betalingsmoeilijkheden geconfronteerd worden. In het geval van een budgetmeter voorziet het besluit van de Vlaamse regering van 31 januari 2003 met betrekking tot de sociale openbaredienstverplichtingen in de vrijgemaakte elektriciteitsmarkt trouwens dat een gedeelte van het opgeladen bedrag alleen aangewend kan worden voor de betaling van elektriciteitsverbruik uit het verleden, indien dat verbruik verbonden is aan de minimale levering en het hulpkrediet. Het opgeladen bedrag kan dus niet gebruikt worden voor de afbetaling van diverse schulden uit het verleden zodat van een voorkeursbehandeling van de energieleveranciers ten aanzien van andere leveranciers geen sprake is.