

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2003-2004

23 september 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Eddy Schuermans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Vlaams gasuitbreidingsplan

Vraag om uitleg van mevrouw Margriet Hermans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de kosten voor aansluiting op het gasnet

Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het opleggen van boetes aan de elektriciteitssector wegens het niet halen van de verplichtingen voor 'groene' stroom

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de lopende overeenkomst tussen de Vlaamse Gemeenschap en Ryanair over het gebruik van de regionale luchthaven van Oostende

Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersmoeilijkheden bij het nieuw Erasmus-metro-station

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een regelgeving voor de aanleg van ondergrondse kabels en leidingen

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het eventuele aanwenden van tolgelden voor de financiering van het spoorwegennet

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Nacht van de Duisternis

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de noodzaak om de hoogspanningsnetten aan te passen aan de geliberaliseerde elektriciteitsmarkt

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het mogelijke gebruik van onderwaterwindmolens in Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de kwetsbaarheid van de Scheldetoegang tot de Antwerpse haven en de gevolgen hiervan voor de Vlaamse economie

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de slechte toestand van de wegmarkeringen op de Vlaamse gewestwegen

Vraag om uitleg van de heer Guy Sols tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mogelijke herinrichting van de verkeerswisselaar in Lummen en de ontsluiting van de omliggende industrieterreinen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 23 september 2003

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.06 uur.*

Interpellatie van de heer Eddy Schuermans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Vlaams gasuitbreidingsplan

Vraag om uitleg van mevrouw Margriet Hermans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de kosten voor aansluiting op het gasnet

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Schuermans tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Vlaams gasuitbreidingsplan, met daaraan toegevoegd de vraag om uitleg van mevrouw Hermans tot minister Bossuyt, over de kosten voor aansluiting op het gasnet.

De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, deze zomer hebben we kunnen vaststellen dat de nieuwe federale regering heeft gezorgd voor een forse verhoging van de energiebijdrage. Ze valt niet direct onder onze bevoegdheid, maar indirect hebben we er wel mee te maken. Voor stookolie wordt de heffing opgetrokken naar 13,5 euro per duizend liter. Dit betekent een stijging van 60 percent.

De uitzondering op deze regel is de energiebijdrage voor aardgas. Daar is er een daling met 5 percent. In de praktijk komt dit overeen met een korting op jaarbasis van anderhalve euro. Oorspronkelijk waren er berichten die een heel andere richting uitgingen. De korting zou per jaar 60 euro bedragen, maar nu blijkt dat 60 Belgische frank te zijn – peanuts dus.

500.000 van de 1,7 miljoen gezinnen die hun huis met stookolie verwarmen, kunnen hun woning niet aansluiten – als ze dat al zouden wensen – op het aardgasnet omdat die mogelijkheid eenvoudigweg niet bestaat. Het net is onvoldoende uitgebouwd. Er zijn perifere regio's waar de aansluitingsgraad maar 40 percent bedraagt. Daar worden de mensen dus enkel met de forse prijsstijgingen geconfronteerd.

Mijnheer de minister, op uw vraag is er een afspraak gemaakt met de gasector en de VREG om hun intenties te kennen. Als ik het goed heb gelezen, zou er een overeenkomst zijn om in 10 jaar tijd – fiscaal gesproken een eeuwigheid – de aansluitingsgraad gevoelig te verhogen. Voormalig minister Stevaert zei deze zomer dat dit binnen een tijdsbestek van 5 jaar zou moeten gebeuren. We kunnen ons dan natuurlijk de vraag stellen waarom hij hiervoor geen aanzet heeft gegeven tijdens zijn ambtsperiode.

De sector stelt dat de halvering van deze uitvoeringstijd inhoudt dat het huidige investeringsritme moet worden vertwaalfvoudigd. Dit betekent uiteraard dat de aanlegkosten hoger zullen zijn. Indien er op relatief korte termijn zo'n uitbreiding moet worden verwezenlijkt, heeft dit een effect op de aanlegkosten en dus ook op de gasprijs. De voorzitter van de VREG heeft trouwens – terecht – gesteld dat de kost in de gasprijs kan worden verrekend.

En alternatieve financiering zou er volgens de heer Stevaert in kunnen bestaan dat de gemeenschap dit uit de gemeenschapsmiddelen zou financieren. Ook bij die optie is het de bevolking die betaalt, zij het dat dan ook de niet-gasgebruikers worden aangesproken. Iedereen betaalt dan voor de versnelde uitvoering.

Mijnheer de minister, welk investeringsplan voor aardgas staat u nu voor ? Welke initiatieven zult u

Schuermans

nemen om dit of desgevallend andere scenario's uit te voeren ? Staat u, net zoals de heer Stevaert, een 'gesubsidieerde' aanleg voor ? Erkent u dat een en ander tot een forse verhoging van de gasprijs kan leiden ?

De voorzitter : Mevrouw Hermans heeft het woord.

Mevrouw Margriet Hermans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, bij de aansluitingen bestaat er enige willekeur. De ene keer krijgen de mensen een gepeperde rekening aangeboden, de andere keer valt hun woning in een bepaald gebied waardoor ze zo goed als niets moeten betalen. Dat is leuk meegenomen, maar het is niet fair tegenover degenen die de volle pot moeten betalen.

Het is niet alleen de belastingverhoging die ervoor zorgt dat de aanvragen stijgen, ook de strengere milieumaatregelen spelen een rol. Mensen vrezen dat hun stookolieputten bij een controle zullen worden afgekeurd. In plaats van de zware investering te doen, opteren ze ervoor de leidingen aan te sluiten op het gasnet.

Nu blijkt daarbij toch enige willekeur te bestaan, onder andere bij Iveka. Sommige mensen beginnen lichtjes te panikereren, want Iveka is blijkbaar niet zo scheutig om voor een uitbreiding van het net te zorgen. De intercommunale lijkt af te wachten wie de kosten op zich zal nemen. Bij de vrijmaking van de energiemarkt zullen de inkomsten sterk dalen. Het bedrijf is er dan ook niet happig op om die investering te doen.

Mijnheer de minister, hebt u weet van deze problematiek ? Voorziet u in oplossingen op korte termijn ? We staan voor de winter. Sommige mensen hebben hun aanvraag al enkele maanden geleden gedaan, maar geraken niet aan gas. Welke officiële afspraken zijn er gemaakt met de netwerkbeheerders sinds de vrijmaking van de energiemarkt ?

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, ik sluit me graag aan bij beide vraagstellers. Er zouden tussen de VREG en de sector afspraken zijn gemaakt om de aansluitingsgraad te verhogen. Dat kunnen we alleen maar toejuichen. Er zouden ook denkkaders zijn om de verhoging van de aansluitingsgraad te versnellen. De termijn zou van tien op vijf jaar worden gebracht. Wat houdt het ak-

koord tussen de VREG en de sector precies in ? Wat is de kostprijs ? Wat zijn de meerkosten als de termijn wordt verkort ? Zijn daar middelen voor beschikbaar ? Welke criteria worden er gehanteerd door de verschillende gasdistributienetbeheerders om mensen al dan niet aan te sluiten ? Sommigen krijgen te horen dat een aansluiting onmogelijk is totdat het controlecomité dat nakijkt en het plots wel blijkt te kunnen. Welke garantie heeft de burger dat de intercommunales overal dezelfde criteria hanteren ?

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de minister, ik vind het denkkader van de heer Stevaert interessant op voorwaarde dat dit binnen afzienbare tijd kan worden gerealiseerd. Ik woon in landelijk gebied. In de stedelijke kernen van die gebieden is er vaak gas, zoals in Veurne en Diksmuide. In de deelgemeenten is er echter dikwijls nog geen gasvoorziening. De gemeenten kunnen het gasnet uitbreiden en aanleggen, maar dat heeft belangrijke financiële consequenties voor de lokale belastingbetaler. Als u daarvoor subsidies ter beschikking zou stellen, zou mijn respect voor u alleen maar stijgen. Ik kijk met genoegen uit naar uw antwoord. Ik kan nu al zeggen dat enkele steden en gemeenten daarover bij u een aanvraag zullen indienen.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Verfaillie, ik zal u de Grondwet opsturen. Daarin zal u duidelijk worden op welke wijze de bevoegdheden in ons land zijn verdeeld.

Op dit moment kan 81 percent van de woningen in Vlaanderen aangesloten worden op het aardgasnet. Dat betekent dat iets minder dan 500.000 van de 2,5 miljoen woningen in Vlaanderen nog steeds niet aangesloten kan worden op het aardgasnet. Voor de gewone mensen is het vaak onduidelijk welke criteria de aardgasverdelers hanteren bij de beslissing om iemand al dan niet aan te sluiten op het net. Dit leidt vaak tot ergernis. Daarom heb ik de VREG gevraagd om een plan uit te werken voor de versnelde uitbreiding van het aardgasnet en om duidelijke en consistente criteria uit te werken die moeten worden gebruikt bij een beslissing tot uitbreiding van het net.

De VREG heeft ondertussen een aantal stappen ondernomen. Op 10 maart 2003 vond een eerste vergadering plaats met vertegenwoordigers van de distributienetbeheerders en het Verbond der Gasnijverheid, kortweg Figas. De bedoeling van

Bossuyt

deze vergadering was om een eerste aanzet te geven voor het bepalen van de criteria waarop een uitbreiding van het gasnet en een verhoging van de aansluitbaarheidsgraad kan worden gebaseerd. De gemengde aardgasnetbeheerders stelden voor om een aansluitbaarheidsgraad van 95 percent over dertig jaar na te streven. De zuivere aardgasnetbeheerder Interelectra heeft een uitbreiding gepland met als doel een aansluitbaarheidsgraad van 80 percent in 2010. Voor de andere zuivere aardgasnetbeheerders zijn er geen individuele doelstellingen bekend.

De VREG heeft vervolgens gegevens verzameld over de bestemming van gebieden volgens de gewestplannen en over de bevolkingsdichtheid per gemeente, om op basis hiervan de voorstellen van de aardgasnetbeheerders te evalueren. Bovendien kan op basis van deze gegevens het streefdoel van de aansluitbaarheid voor Vlaanderen omgezet worden in een individueel streefdoel per aardgasnetbeheerder. De VREG zal deze oefening afronden tegen het einde van de maand. Op 1 oktober 2003 is er een nieuwe vergadering gepland met de distributienetbeheerders waarop de resultaten toegelicht zullen worden. Aan de netbeheerders zal vervolgens gevraagd worden om de kosten van de nodige investeringen te bepalen, op basis waarvan dan de impact op de distributienettarieven kan worden bepaald.

Op dit moment is het moeilijk om het effect van een versnelde uitbreiding van het aardgasnet op de aardgasprijs correct in te schatten. De impact op het distributienettarief zal mede bepaald worden door de concurrentie op de Vlaamse aardgasmarkt. Een goede concurrentie en competitieve prijzen moeten ertoe leiden dat aardgas als energiebron ook effectief penetreert in de nieuw ontsloten gebieden, zodat de gemaakte investeringen relatief snel kunnen worden afgeschreven. Bovendien is er nog geen KB over de aardgasnettarieven, zodat het onduidelijk is in welke mate een versnelde uitbreiding van het aardgasnet financieel haalbaar is voor de netbeheerders.

Ik ben er voorstander van om iedereen in de mate van het mogelijke de mogelijkheid te bieden om zijn woning met aardgas te verwarmen. Uiteraard is het onmogelijk om iedereen die erom vraagt, aan te sluiten op het aardgasnet. Sommige woningen liggen namelijk zo ver afgelegen dat een uitbreiding van het aardgasnet financieel onhaalbaar is. Ik wil absoluut vermijden dat de aardgasprijzen dermate zouden stijgen dat de competitiviteit van

aardgas ten aanzien van andere energiedragers in het gedrang komt. Het lijkt mij evenwel logisch dat mensen die dicht bij het aardgasnet wonen, ook recht hebben op een aardgasaansluiting.

Ik kom tot het antwoord op de vragen van mevrouw Hermans. De aanleg van aardgasleidingen gebeurde in het verleden op basis van het principe van economische rendabiliteit, en hierover werd beslist door de intercommunales. In de mate dat een intercommunale haar investeringen in de uitbreiding van het aardgasnet en de aansluitingen kon recupereren via de verkoop van aardgas, rekende de intercommunale een verlaagd tarief aan voor de aansluiting op het aardgasnet.

De vrijmaking van de energiemarkt zorgt ervoor dat er een opsplitsing komt tussen enerzijds netbeheer en anderzijds verkoop van aardgas. De beheerder van het distributienet heeft dus niet meer de mogelijkheid om de aansluitingskosten te recupereren via de verkoop van aardgas. In de plaats is er een gereguleerd stelsel van nettarieven, waaronder de tarieven voor aansluiting op het distributienet, dat onder de bevoegdheid van de federale minister van Energie valt. Op dit moment is het KB dat deze nettarieven moet vastleggen, echter nog niet gepubliceerd. Daarom werken de netbeheerders met voorlopige tarieven.

Het vastleggen van criteria voor de uitbreiding van het aardgasnet, behoort wel tot de Vlaamse bevoegdheden. Hiervoor verwijs ik u naar mijn antwoord op de interpellatie van de heer Schuermans.

Op dit ogenblik werken we eraan. Van april tot op heden hebben we de kans gegeven aan de intercommunales om voorstellen te doen. We zullen begin oktober, wanneer er opnieuw een vergadering plaatsheeft, zien waar we staan. Ik wil alleszins vlug vooruit omdat het normaal is dat we bij de concurrentie in het aanbod van de verschillende mogelijkheden van energie, deze lacune proberen op te vangen.

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik begrijp eruit dat er vandaag geen afgerond investeringsplan voorligt. In april is afgesproken dat men een half jaar de tijd kreeg om dit verder uit te werken.

Minister Gilbert Bossuyt : We zijn nu een half jaar verder. Eind september verwachten we de gegevens. We zitten op schema.

De heer Eddy Schuermans : De vraag is dat de aandacht voor aardgas en het verlagen van de energiebijdrage op aardgas samen is bekeken met het verhogen van de energiebijdrage voor stookolie. Het ene is onmiddellijk operationeel geworden, nog voor de publicatie in het Staatsblad. Het andere is nog altijd dode letter, maar dat is niet uw verantwoordelijkheid.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Schuermans, ik wil vragen dat we hier zo veel mogelijk zouden vermijden om deze debatten door elkaar te voeren. Het is voor ons al niet gemakkelijk ; voor de mensen die ons beluisteren, is het op den duur onverstaanbaar.

De heer Eddy Schuermans : Zowel door uw federale collega's als door de Vlaamse regering werden deze twee zaken samen gecommuniceerd. Men heeft het ene aan het andere gekoppeld. We hadden perfect een gesprek kunnen hebben over de uitbreiding van het gasnet, los van de verhoging van de energiebijdrage. Het zijn niet de parlementsleden die deze zaken aan elkaar hebben gekoppeld ; het zijn de leden van de federale en regionale regeringen die het zo hebben voorgesteld : vandaar het ongenoegen op het terrein en de onmacht om te kunnen aansluiten en een compensatie te kunnen vinden voor de forse prijsstijgingen. Wij liggen niet aan de oorsprong van deze koppeling : door uw voorganger werd gesteld dat het best zou kunnen gebeuren uit de algemene middelen. Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag naar uw intenties. Steunt u het denkspoor dat dit onmogelijk te verhalen is via de gasprijs, waar het ontegensprekelijk een effect op zou hebben, of deelt u de mening dat dit moet uit de algemene middelen ? Dit is toch essentieel en was ook in uw communicatie niet onbelangrijk.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Schuermans, het is heel vriendelijk me steeds de uitspraak van een partijvoorzitter voor de voeten te werpen. Een minister heeft natuurlijk andere verantwoordelijkheden. Ik vind het heel goed dat partijvoorzitters en parlementsleden voorstellen formuleren. Ik heb daar altijd veel aandacht voor. Dus wanneer het probleem rijst – om een illustere voorganger te parafaseren – zal ik uw vraag beantwoorden.

De heer Eddy Schuermans : Maar u hebt er vandaag geen idee van of dit kan via de algemene middelen ? Ik vraag naar uw principiële houding.

Minister Gilbert Bossuyt : U beseft dat het niet wijs zou zijn voor mij om dit te beantwoorden. Ik laat de spelers op het terrein doen.

De heer Jan Verfaillie : Maar mocht het wel zo zijn, dan had u dat hier wel met veel poeha aangekondigd.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik verkies liever dat men geen vragen stelt over mijn intenties.

De heer Eddy Schuermans : Daarvoor is dit een interpellatie. In tegenstelling tot bij een vraag om uitleg mogen we wel naar uw intenties peilen. Ik had verwacht dat u zich toch had kunnen uitspreken over de vraag of het voor u kan, zonder u vast te pinnen op de grootte van een bedrag. Bent u van mening dat een zo belangrijke operatie, die geld gaat kosten, mee moet worden gefinancierd door de gemeenschap ?

Minister Gilbert Bossuyt : U ondervraagt hier niet een partijvoorzitter, maar een minister. Als minister heb ik een procedure op gang gebracht, omdat ik er, hopelijk net als u, ook van overtuigd ben dat we meer mensen de kans moeten geven om zich aan te sluiten. Wat impliceert dit alles ? Ik heb u het tijdspad gegeven, van april tot eind september. Dat is heus niet overdreven. Dan zullen we bekijken wat de mensen op tafel leggen en zullen we betere berekeningen kunnen maken. Dat moet zo snel mogelijk kunnen gaan, wat mij betreft. Dan zullen we onze voorstellen lanceren. En dan kunt u me daarover ondervragen.

De heer Eddy Schuermans : Wij bepalen het vraag-schema, mijnheer de minister.

De voorzitter : Mevrouw Hermans heeft het woord.

Mevrouw Margriet Hermans : Mijnheer de minister, ik respecteer uw discretie in verband met het prijskaartje. Ik kan me dat voorstellen. U kunt daar momenteel nog geen uitspraken over doen. Maar ik hoop dat u er bij de partijen op aandringt dat niet alleen de prijs, maar vooral ook de wachttijden zouden afnemen, zodat het niet meer over 10 jaar, maar over 5 jaar gaat. We wachten af wat het resultaat zal zijn van uw onderhandelingen met de verschillende betrokken partijen.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de minister, ik zal het anders verwoorden. Mocht de mogelijkheid bestaan, bent u eventueel bereid om uw steentje bij te dragen aan de uitbreiding van het gasnet ?

Minister Gilbert Bossuyt : Ik heb dat daarnet toch gesteld, bij het begin van mijn antwoord ? Ik had

Bossuyt

zelf al het initiatief genomen. Alleen had de administratie me toen meegedeeld dat dit langer zou duren. Ik heb nu de indruk dat dit, dankzij een aantal interventies, heus niet zo lang zal duren. Dat is al een vooruitgang.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het opleggen van boetes aan de elektriciteitssector wegens het niet halen van de verplichtingen voor 'groene' stroom

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Schuermans tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het opleggen van boetes aan de elektriciteitssector wegens het niet halen van de verplichtingen voor 'groene' stroom.

De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dit is een vraag om uitleg, waarbij niet naar intenties wordt gepeild. Dat zal comfortabeler zijn. We weten allemaal dat de Vlaamse overheid de elektriciteitssector verplicht om een bepaald percentage groene stroom te leveren. Daar zijn afspraken over gemaakt. Er bestaat een kalender terzake. Het niet naleven van de vooropgestelde normen kan leiden tot forse boetes. Daarin is voorzien in de clausules. De voorbije jaren werden, als we het goed hebben begrepen, deze boetes niet gevorderd, omdat de Vlaamse regering terecht erkende dat de sector het moeilijk had om de nodige vergunningen te krijgen voor de productie van hernieuwbare energie. Deze zaken zijn immers uiteraard met elkaar verbonden.

In augustus vernamen we echter dat men dit jaar de intentie heeft deze boetes wel te innen, daar de sector in 2002 0,4 percent in plaats van 0,8 percent hernieuwbare energie heeft geleverd. De boete zou 14 miljoen euro kunnen bedragen en kunnen oplopen tot 20 miljoen euro dit jaar indien de zeer ambitieuze doelstellingen niet worden gehaald. Deze doelstellingen worden nog strenger met het verstrijken van de tijd. Naar ons aanvoelen is er in 2002 nochtans weinig ruimte geweest voor nieuwe

vergunningen op het vlak van de productie van hernieuwbare energie. We hebben het bijvoorbeeld al een aantal keren gehad, ook in deze commissie, over het plaatsen van windmolens. We moeten dus objectief vaststellen dat het vandaag nog onmogelijk is voor de sector om aan deze ambitieuze doelstellingen te beantwoorden. De vraag rijst dan om welke reden men deze boetes wel zou innen.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, ik moet me op een aantal punten distantiëren van de vorige vraagsteller. Ik ben het zeker en vast met hem eens wanneer hij stelt dat de Vlaamse overheid haar verantwoordelijkheid moet opnemen. Ze moet er inderdaad voor zorgen dat de inplanting van windturbines, maar ook andere bronnen van hernieuwbare energie, vlot kan verlopen. Ze moet de voorwaarden scheppen opdat dit zo snel mogelijk zou worden geregeld. Maar ik kan me toch niet van de indruk ontdoen dat de belangrijkste reden bij sommige projectontwikkelaars zelf moet worden gezocht. Projectontwikkelaars die heel bewust de bevolking betrekken bij hun projecten, slagen erin om op een heel positieve manier hun windturbines geplaatst te krijgen. Ik merk dat bijvoorbeeld Nuon binnenkort 100 megawatt gaat installeren in de Antwerpse haven. Ik heb driemaal na elkaar een bedrijfsstage van het VEV gevolgd bij energiemaatschappijen : het eerste jaar bij Electrabel, dan bij Interelectra en vorige maand bij Nuon.

De kijk van de mensen zelf op groene stroom en op de liberalisering van de markt is ook erg verschillend. Bij Electrabel gebruikt men 80 percent van de tijd om mij ervan te overtuigen dat het broeikas effect wordt overdreven, dat groene stroom nonsens is en dat het erg is dat bedrijven daarin moeten investeren. De overige 20 percent van de tijd werd gebruikt om enkele eigen projectjes een beetje toe te lichten, wat overigens met erg weinig enthousiasme gebeurde.

Deze ervaring verschilt sterk van die bij Interelectra het jaar nadien en zeker van die van twee weken geleden bij Nuon. Bij Nuon werd wel vol enthousiasme verteld over groene stroom en had men absoluut geen problemen met boetes die zouden worden opgelegd. Nuon gaat volop voor het invullen van die groenestroomdoelstelling. Blijkbaar slaagt dat bedrijf er toch in om dat met succes te doen. Ik denk dat dit veel te maken heeft met de echt goede wil bij sommige projectontwikkelaars en investeerders in groene stroom.

Glorieux

Ik wil dus zeker niet pleiten voor het uitstellen of afschaffen van die boetes, integendeel. Laten we dit jaar heel consequent die boetes innen en op die manier de energiemaatschappijen op hun verantwoordelijkheid wijzen.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Ik wil even reageren om het evenwicht wat te herstellen. Ik ben geen Electrabel-man en ik twijfel niet aan de ervaringen van de heer Glorieux, maar hij heeft het wel over de situatie van 3 jaar geleden. Ik denk dat er ook bij Electrabel wel een evolutie in de geesten heeft plaatsgevonden.

Ik heb ook een VEV-stage doorlopen, maar dan wel bij Fluxis. Ik heb me daarnet moeten bedwingen om niet te zeggen dat we aan de kust wel de gasvoorraden hebben, maar niet de gasleidingen.

Als wordt gesproken over groene stroom, ergert het mij dat men enkel spreekt over windenergie. Ik heb de centrale van Electrabel in Lummen bezocht, waar biomassa wordt gegenereerd. Daar moet meer aandacht aan worden besteed. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt ook bij de producenten, die volgens mij te weinig onderzoeksgericht zijn. Het moet niet altijd de overheid zijn die hier onderzoek naar doet, ook de producenten zelf zouden wel eens wat inventiever mogen zijn in het zoeken naar andere vormen van groene stroom dan steeds opnieuw die windenergie.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik kan me zeker vinden in wat de heer Loones hier net vertelt. Er zijn verschillende soorten hernieuwbare energiebronnen, we mogen onze aandacht vanzelfsprekend niet beperken tot windenergie. Het is waarschijnlijk te wijten aan de grote impact van windenergie dat deze vorm zo veel aandacht krijgt.

Voor de duidelijkheid wil ik erop wijzen dat het groenestroomcertificatensysteem pas vanaf 1 januari 2002 in werking is getreden. De leveranciers van elektriciteit waren ertoe gehouden om voor 31 maart 2003, voor de eerste keer, groenestroomcertificaten in te leveren. Deze werkwijze is als dusdanig vastgelegd in het decreet van 5 juli 2002.

In het tweede trimester van 2003 kon de VREG dus voor de eerste maal nagaan in hoeverre de leveranciers van elektriciteit aan hun groenestroom-

certificatenverplichting hebben voldaan. De verplichtinghouders hadden de keuze : ofwel zelf investeren in installaties, ofwel certificaten aankopen. Ik moet vaststellen dat de haalbaarheid van de groenestroomdoelstelling een kwestie is van engagement en bereidheid om te investeren in milieuvriendelijke elektriciteitsopwekking.

Het is namelijk zo dat niet alle afgeleverde groenestroomcertificaten werden ingeleverd. Dit wijst erop dat een aantal verplichtinghouders erin geslaagd zijn om veel meer certificaten te verwerven dan hen decretaal werd opgelegd. Zij mogen deze certificaten opsparen of 'banken' en inleveren om te voldoen aan hun verplichting voor één van de volgende jaren. Vooral de zuivere sector haalt de doelstelling. De gemengde sector heeft zelf bijna geen initiatieven genomen en het initiatief aan de privé-partners gelaten.

Voor de gemengde sector argumenteert nu dat de opgelegde doelstellingen niet haalbaar zijn. Ze twisten met de hen ter beschikking staande juridische middelen trouwens ook de boetes die door de VREG zijn opgelegd. De boetes worden niet betwist door de zuivere sector.

Zonder op een juridische uitspraak vooruit te lopen, wens ik er gewoon de aandacht op te vestigen dat de vastgelegde beleidsdoelstellingen voor de opwekking van elektriciteit op basis van hernieuwbare energiebronnen in de implementatie van de Europese richtlijn van 27 september 2001 passen. In deze richtlijn is voor België een indicatieve doelstelling voor 2010 opgenomen, waarop de Vlaamse doelstelling werd afgestemd. De richtlijn is gefocust op verbruik, maar gelet op het feit dat de indicatieve percentages zijn afgestemd op het potentieel van de onderscheiden lidstaten, is het aanvaardbaar om als beleidsdoelstelling voorop te stellen het verbruik te dekken met de eigen productie.

De groenestroomdoelstelling is bovendien essentieel om de Kyoto-doelstelling te halen. Het CO₂-reductiepotentieel dat in het Vlaams Klimaatbeleidsplan aan de groenestroomdoelstelling is gekoppeld, bedraagt 22 percent van het totale reductiepotentieel dat tegen 2005 wordt ingeschat. De doelstelling vormt aldus een belangrijke pijler in het realiseren van de reductiedoelstelling voor CO₂. Zoals reeds gezegd, vecht de gemengde en de privé-sector de door de VREG gevestigde groenestroomboetes aan via juridische weg. De VREG en het Vlaams Gewest bereiden hun verdediging voor. Het is aangewezen om in dit dossier de uitspraak van de bevoegde rechtbank af te wachten.

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mevrouw de voorzitter, ik zou eerst even kort willen repliceren op de opmerking van de heer Glorieux. We kunnen niet zomaar zeggen dat het aan de projectontwikkelaars ligt of men al dan niet voldoende projecten kan realiseren om aan de voorwaarden te voldoen. Er moet worden nagegaan welke projectvoorstellen er het afgelopen jaar zijn geweest en wat niet door de administratieve molen is geraakt.

De boeteprocedures slaan ook op wat achter ons ligt. Wat dat betreft, is er toch een handicap om snel de coördinatie tussen de verschillende administraties door te voeren. In deze commissie is er trouwens bij herhaling op gewezen dat precies om die reden het decreet pas op 1 januari 2002 in werking is getreden. Het bleek immers onmogelijk om aan die criteria te beantwoorden. Het klopt dus niet dat er van vandaag op morgen aan kan worden beantwoord. 2002 kan niet als voorbeeld gelden. Heel wat dossiers zijn blijven liggen, en dat is niet billijk.

Ik wens ook niet vooruit te lopen op de juridische uitspraak. Het is echter niet goed dat als een overheid niet binnen een redelijke termijn kan beantwoorden aan aanvragen om nieuwe projecten te ontwikkelen, er boetes worden uitgeschreven. Dat lijkt me geen daad van goed bestuur.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de lopende overeenkomst tussen de Vlaamse Gemeenschap en Ryanair over het gebruik van de regionale luchthaven van Oostende

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de lopende overeenkomst tussen de Vlaamse Gemeenschap en Ryanair over het gebruik van de regionale luchthaven van Oostende.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het is

beter te voorkomen dan te genezen. Daarom heb ik over deze materie al een vraag gesteld in maart jongstleden. Er werd een forse korting van 30 procent toegekend aan één gebruiker van de Oostendse luchthaven, namelijk Ryanair.

Mijnheer de minister, u stelde het parlement toen gerust. U zei dat alles koosjer was en dat de toegestane korting als normaal kon worden beschouwd, want ze was ongeveer identiek aan de overeenkomst in Charleroi. Ik was iets minder gerust in de zaak – dat komt door mijn natuur en mijn juridische opleiding.

Eind juli, begin augustus kwamen er andere berichten vanuit de EU en Frankrijk. Dat was ook enigszins te verwachten. Ryanair dreigde ermee zich uit Frankrijk terug te trekken als de financiële tegemoetkoming weg zou vallen door een uitspraak van de rechtbank van Straatsburg. Het Franse gerecht heeft zelfs geoordeeld dat 1,4 miljoen euro lokale subsidie niet mocht worden toegekend.

In België loopt er een onderzoek van de Europese Commissie naar de voordelen die het Waals Gewest heeft toegekend aan Ryanair in Charleroi. De bevoegde Vlaamse minister had zich op dat dossier gebaseerd om te stellen dat wat in Wallonië kon, ook in Vlaanderen mogelijk was. De resultaten van het onderzoek van de Europese Commissie zullen bepalend zijn voor de overlevingskansen van de bestaande overeenkomst tussen het Waals Gewest en de betrokken luchtvaartmaatschappij.

Er zijn dan ook vragen over de forse korting van 30 procent. Hoe men het ook draait of keert, het gaat om een vorm van subsidiëring die de Vlaamse Gemeenschap, en dus ook de Vlaamse regering, hebben toegekend aan Ryanair. Normaal loopt er ook een onderzoek van de Europese Commissie ten aanzien van de Vlaamse steunmaatregelen. Wat in Wallonië wordt onderzocht, wordt ook hier nagegaan. In dit geval gaat het om de voordelen die het Vlaams Gewest toekent aan Ryanair in Oostende.

Rekening houdend met de uitspraken van het Franse gerecht in Straatsburg en met de Europese wetgeving ter zake en de lopende onderzoeken in Wallonië, is het mogelijk dat de bestaande overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en Ryanair op de helling komt te staan.

Mijnheer de minister, bent u en de Vlaamse regering op de hoogte van het dossier Ryanair Straatsburg en Ryanair Charleroi ? Bent u en de Vlaamse regering op de hoogte van de onderzoeken van de

Bogaert

Europese Commissie inzake het dossier Straatsburg en dat van het Waals Gewest en Charleroi ? Bent u en de Vlaamse regering op de hoogte van een identiek onderzoek ten aanzien van de voordelen die het Vlaams Gewest toekent aan Ryanair in Oostende ? Bent u en de Vlaamse regering ervan overtuigd dat de betwiste overeenkomst van begin dit jaar tussen het Vlaams Gewest en Ryanair wel degelijk in overeenstemming is met de bestaande Europese wetgeving ? Indien uit het onderzoek van de Europese Commissie blijkt dat de Europese spelregels werden overtreden, wie van beide contractanten moet dan de financiële gevolgen dragen ?

Mevrouw de voorzitter, ik heb recent een schriftelijke vraag ingediend over het probleem van het pentagram. Er is een megafusie op til tussen KLM en Air France. De plannen zijn desastreus voor Antwerpen en Oostende. De financiële middelen van Rijsel en Rotterdam zullen verdrievoudigen. We moeten ons daartegen indekken.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, ik wil natuurlijk niet vooruitlopen op het antwoord van minister Bossuyt. Toch lijkt het me dat er een verschil is tussen een korting enerzijds en een subsidie anderzijds.

Minister Gilbert Bossuyt : Dat denk ik ook.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de minister, hoe staat het met de evolutie van het aantal passagiers en hoe evalueert u dat ?

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Verfaillie, dit is niet ernstig !

De voorzitter : Mijnheer de minister, het staat u vrij daar niet op te antwoorden.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de minister, ik kan die vraag ook schriftelijk stellen.

Minister Gilbert Bossuyt : Doe dat dan, alstublieft !

De voorzitter : Mijnheer de minister, u moet zich daar niet druk in maken.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, Ryanair is voor de streek van economisch belang. De

genen die een voorspoedige luchthaven wensen, staan dan ook achter dit contract. Wat kan de Vlaamse regering doen om de maatschappij te houden ?

Mijnheer Verfaillie, de passagiers die ondertussen met Ryanair naar Londen vliegen, kiezen niet meer voor de Eurostar. Dat is een vaststelling.

Mijnheer de minister, weet u welke voordelen werden geboden in Charleroi en in Oostende ? Werden dezelfde procedures toegepast ? Zijn de gevaren dezelfde ? Zullen dezelfde voordelen worden betwist ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, Ryanair is actief in 84 luchthavens in 16 Europese landen. Het bedrijf exploiteert in totaal 131 lijnen vanuit 9 verschillende hubs. Charleroi is daar één van.

Het is me niet bekend dat de Europese Commissie nog andere dossiers dan dit van Charleroi behandelt. Van het dossier Ryanair Charleroi heb ik kennis via de zogenaamde 'publicatie met het oog op het indienen van opmerkingen' over de voordelen die het Waals Gewest en Brussels South Charleroi Airport hebben verleend aan Ryanair toen die zich vestigde in Charleroi. Dit rapport verscheen in het publicatieblad van de Europese Gemeenschappen van 25 januari 2003. Een uitspraak van de Europese Commissie wordt in het najaar verwacht.

De Europese Commissie is in het dossier Ryanair Straatsburg, voor zover bekend, niet opgetreden. Wel heeft een Franse administratieve rechtbank na een klacht van de concurrerende luchtvaartmaatschappij Brit-air, dochtermaatschappij van Air France, de financiële steun aan Ryanair verboden die door de Kamer van Koophandel en Nijverheid was verleend voor het opstarten van een luchtverbinding Straatsburg-Londen en voor de realisatie van een hieraan verbonden marketingplan ten gunste van de regio. De Kamer van Koophandel en het Département Bas-Rhin zijn de aandeelhouders van de luchthaven van Straatsburg. Ryanair is tegen deze beslissing in beroep gegaan.

Ik heb geen weet van een onderzoek van de Europese Commissie inzake de activiteiten van Ryanair op de luchthaven van Oostende. Ik vraag de leden om niet alles door elkaar te halen. De overeenkomst met Ryanair is een commerciële overeenkomst die rekening houdt met de Europese concurrentieregels. De Europese Commissie heeft

Bossuyt

geen onderzoek ingesteld naar de activiteiten van Ryanair in Oostende. Het heeft dan ook geen zin te spreken over de financiële gevolgen van een mogelijke overtreding van de Europese concurrentie-regels.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het klopt dat er soms geërgerd wordt gereageerd als er vragen worden gesteld. Nochtans is dat het logische gevolg als iemand een dossier opvolgt. Over het subtiele verschil tussen subsidies en kortingen is al veel inkt gevloeid en zal er ook nog heel wat inkt vloeien. U weet dat dat verschil niet zo eenduidig is. Ik verwijs bijvoorbeeld ook naar de gevolgen voor de gemeenten van de liberalisering van de energiemarkt. De dividenden die de gemeenten kregen, waren eigenlijk verdoken belastingen.

Het is een feit dat de Europese Commissie een onderzoek instelt naar de activiteiten in Charleroi. Een substantieel onderdeel van de overeenkomst is een korting van 30 procent. Ik wil niets insinueren, maar een parlementslid heeft het recht om vragen te stellen. Ik neem akte van uw antwoord en zal het dossier blijven opvolgen. Als er ooit een staartje aan het verhaal komt, dan hebben we er in het parlement in elk geval over gepraat.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Bogaert, ik ben een bewindsman. Ik moet correcte en duidelijke antwoorden geven. Ik mag geen antwoord geven waardoor ik partij zou worden in één of ander geding.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersmoeilijkheden bij het nieuw Erasmus-metrostation

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Gatz tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersmoeilijkheden bij het nieuw Erasmus-metrostation.

De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, de MIVB heeft een nieuw metrostation aan het Erasmusziekenhuis in Anderlecht geopend in het kader van de verlenging van metrolijn 1B.

Nu al blijkt dat dit nieuwe mobiliteitsstromen genereert waar het Vlaams en Brussels Hoofdstedelijk Gewest te weinig rekening mee hebben gehouden. Er was voor de opening al een parkeerprobleem rond de site. Het nieuwe station trekt vrij veel park-and-ride-verkeer aan vanuit de Vlaamse Rand. Het is niet duidelijk hoe dat moet worden opgevangen.

Ook Dilbeek en Sint-Pieters-Leeuw maken zich zorgen over de nieuwe verkeersstromen. Er zijn al substantiële problemen op de Lenniksebaan, een invalsweg vanuit het westen van het Pajottenland en de Postweg, een invalsweg vanuit het zuiden van het Pajottenland. Die komen samen op de Henri-Simonetronde in Anderlecht.

Het tekort aan parkeerplaatsen zou bovendien ook de bereikbaarheid van het Erasmusziekenhuis negatief kunnen beïnvloeden. Nu al onderzoekt De Lijn afdeling Vlaams-Brabant de mogelijkheid van een extra buslijn tussen het AZ van Jette en Ukkel, om dit mee op te vangen. Dat is mijns inziens niet genoeg. Beide gewesten zullen gecoördineerd extra inspanningen moeten leveren om een nieuwe bottleneck te vermijden. Ik besef dat u niet de enige bent die hierin verantwoordelijkheid draagt, en ik zal de vraag dan ook stellen aan minister Chabert in het Brussels Parlement. Dit is een typisch grensgeval waarover beide gewesten met elkaar moeten overleggen.

Mijnheer de minister, bestaan er plannen om het tekort aan parkeerplaatsen en het fileprobleem op de invalswegen te verhelpen ? Zo ja, is het Vlaams Gewest daarin betrokken ? Is er overleg met uw collega ? Hoe zal het Vlaams Gewest deze problemen aanpakken en binnen welke termijn mogen we resultaten verwachten ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, De Lijn stelde op 30 juni 2003 haar Pegasusplan 2003-2025 voor dat de mobiliteit van en naar de grote stedelijke kernen in de Vlaamse Ruit in de nabije toekomst moet blijven garanderen. Met dit plan wil De Lijn fors investeren in een uitgebreid bus- en tramnetwerk in de regio's Gent, Antwerpen, Brabant en Brussel.

Bossuyt

Het RegioNet Brabant-Brussel, het Pegasusplan voor de regio Brabant-Brussel dat werd ontwikkeld in samenwerking met de provincie Vlaams-Brabant en de AWW, is een mobiliteitsproject dat de elementen uit het algemeen vervoerconcept voor de zone van dertig kilometer rond Brussel van de GEN-werkgroep, het Masterplan Brabant-Brussel van De Lijn en het Brabant-Brussel-Net van de provincie Vlaams-Brabant, samenbracht tot een coherent geheel.

Het omvat vijf grote projecten : een nieuw snelbusnetwerk op 21 hoofdassen, een frequentieverhoging op de bestaande streeklijnen van en naar Brussel en Leuven, een nieuwe ringverbinding in de Vlaamse Rand, nieuwe toevoerlijnen naar GEN- en RegioNetstations en nieuwe toevoerlijnen naar de regio Zaventem-luchthaven en Vilvoorde.

Een betrouwbare en stipte exploitatie van de snelbus- en streeklijnen vereist een vlotte doorstroming. Het project voorziet daarom in een aantal maatregelen : vrije busbanen op 23 hoofdassen zowel in het Vlaams als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, rotondes en aanpassingen van kruispunten met voorrang voor het openbaar vervoer, verkeerslichtenbeïnvloeding op alle assen en voorsorteerstroken voor bussen aan de kruispunten op alle hoofdassen.

Indien dit plan kan worden uitgevoerd, zal de mobiliteit in de hele regio Brabant-Brussel aanzienlijk verbeteren, ook in de Vlaamse gemeenten nabij het Erasmusmetrostation. Eén van de hoofdprincipes van het plan is immers dat de snelbus- en streeklijnen penetreren tot in het hart van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bijgevolg zullen heel wat Vlaamse reizigers geen overstap op het metronetwerk nodig hebben, aangezien zij rechtstreeks hun eindbestemming, gelegen op deze lijnen, kunnen bereiken. Bovendien zou een gedeelte van de ringverbinding Jette AZ-VUB-Sint-Pieters-Leeuw-Halle het nieuwe metrostation Erasmus bedienen. Hierdoor kunnen de inwoners uit de nabijgelegen Vlaamse randgemeenten rechtstreeks naar het nieuwe metrostation en de reizigers uit wat verder gelegen Pajotse gemeenten via een overstap van alle radiale snelbus- en streeklijnen van en naar Brussel op de ringverbinding.

Op de hoofdassen naar Brussel voorziet het RegioNet in de uitbouw van hoofdhalttes in de voornaamste woonkernen, met onder andere beperkte parkeergelegenheid. Door de cumulatie van deze parkeergelegenheid langs de totale lijn worden de parkeerproblemen opgelost aan de bron en niet aan het saturatiepunt, in tegenstelling tot een grote P+R aan de grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Tot slot dient aangestipt dat in het kader van de reeds gerealiseerde mobiliteitsconvenant- of basismobiliteitprojecten De Lijn steeds uitging van de principes van het RegioNet Brabant-Brussel. Bijgevolg zijn reeds concrete onderdelen van het RegioNet gerealiseerd. Voor de regio rond Dilbeek en Sint-Pieters-Leeuw gaat dit onder andere over het project GEN-as Brussel-Dilbeek-Ninove, met frequentieverhogingen, een snelbus Brussel-Dilbeek-Ninove, die functioneel is in de spits, en nieuwe bedieningen en over het project Pajottenland met frequentieverhogingen, een snelbus Leerbeek-Eizeringen-Brussel, die functioneel is in de spits, en nieuwe bedieningen.

Op dit ogenblik worden de studies uitgevoerd voor het project Pajottenland met frequentieverhogingen in het weekend en voor de GEN-as Brussel-Halle met frequentieverhogingen, een ringverbinding Jette AZ-VUB-Sint-Pieters-Leeuw-Halle en nieuwe bedieningen. Deze projecten worden in het najaar voorgelegd aan de Openbaar Vervoer Commissie. Mijn administratie zal vragen de problematiek over de aantrekkingskracht van het nieuwe metrostation ook te agenderen op het eerstvolgende coördinatiecomité in verband met mobiliteitsproblemen tussen Vlaanderen en Brussel.

Er staat dus een heel project op stapel. Het is vrij ingewikkeld omdat onder meer het spoor en de situatie in Brussel Hoofdstad erbij worden betrokken. Op dit ogenblik is er een tamelijk goede coördinatie. In de mate van het mogelijke voeren we alle werken uit in de lijn van wat is ontworpen. In de begroting en bij het afsluiten van de beheersovereenkomst met De Lijn houden we rekening met deze situatie.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een regelgeving voor de aanleg van ondergrondse kabels en leidingen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Loones tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een regelgeving voor de aanleg van ondergrondse kabels en leidingen.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, mijn vraag om uitleg is geïnspireerd door het Nederlands debat over wat het NRC Handelsblad 'de ondergrondse chaos' noemde.

Er blijkt in Nederland, waar men prachtige instellingen heeft, een instelling te bestaan, het Centrum Ondergronds Bouwen. Het heeft een rapport gepubliceerd waaruit wij informatie kunnen putten. We weten hoe de toestand bij ons is : alle distributiebedrijven van water, gas, elektriciteit, telecommunicatie enzovoort, leggen hun leidingen liefst ondergronds. Is er over de precieze ligging van al die verschillende leidingen voldoende informatie voorhanden ?

Onlangs kwam ik op het internet bij het intikken van 'ondergrondse kabels, leidingen en rampen', uit bij een ramp in verband met de metrowerken in het Brusselse. Hierbij werd de hele problematiek nog eens aangeraakt. Het is niet alleen een Nederlandse situatie, ook in Vlaanderen bestaat een nood aan informatie op aanvraag. Als er werken worden uitgevoerd, moeten die leidingen worden aangegeven. Daar gebeuren reeds veel vergissingen, met veel procedures tot gevolg.

In Nederland bestaat een privé-informatiesysteem, met name KLIC, Kabels en Leidingen Informatiecentrum, dat zeer veel kritiek oogst. Eén van de conclusies van het Nederlandse rapport is dat de overheid opnieuw haar verantwoordelijkheid moet nemen om een soort kadaster van de ondergrond uit te bouwen. Dit is de aanbeveling van het Centrum Ondergronds Bouwen. In afwachting van dat kadaster – de opmaak hiervan zou een tiental jaren kunnen aanslepen – is er een soort informatieplicht vanuit de verschillende instellingen die zich niet meer kunnen verschuilen achter allerlei geheimhoudingsmaatregelen. Ik verwijs naar Nederland waar het bedrijfsleven bepaalde inlichtingen niet gaf uit vrees voor bureaucratie en schade aan bedrijfsstrategieën, en waar onlangs nog het gevaar

voor terrorisme is bijgekomen. Er wordt niet vrijgegeven waar bepaalde leidingen liggen omdat dat aanleiding zou kunnen geven tot terroristische aanslagen.

Mijnheer de minister, wat is de situatie in Vlaanderen ? Bestaat er enig onderzoek of weten we perfect waar onze leidingen liggen ? Zo niet, denkt u eraan om hierover maatregelen te nemen ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Loones, uw vraag is een zeer belangrijke vraag op het terrein, maar is tezelfdertijd ook een heel technische vraag. Ik zou met een boutade willen zeggen dat men soms blij is dat men het niet allemaal weet liggen, zeker als u het hebt over het gevaar van het terrorisme.

Ik zal me beperken tot een zeer algemeen antwoord. Het zeer uitgebreid technisch antwoord, om erop te wijzen dat we bezig zijn met de coördinatie van een en ander, zal ik u en alle leden van de commissie overmaken. Op sommige werven is het nog altijd heel moeilijk om alle informatie bijeen te krijgen. Dit is zeer vervelend, zeker voor onze diensten en zeker bij belangrijke werken. In het zeer nabije verleden heeft dit nog aanleiding gegeven tot belangrijke vertragingen. Via het GIS-netwerk proberen we alles in kaart te brengen.

Tezelfdertijd is er ook heel wat wetgeving ontstaan die bij het aanleggen van ondergrondse kabels procedures oplegt voor bekendmaking, overleg enzovoort. Ik wil de commissie niet bezwaren met dit technisch antwoord. Voor ons is het een bekommernis, aangezien de jongste jaren belangrijke inspanningen zijn gebeurd in het Vlaams Gewest op het gebied van Openbare Werken. We werden immers frequent met deze problematiek geconfronteerd.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik begrijp dat u niet alles kunt opsommen. Het stelt me gerust dat de overheid zich met dit probleem bezighoudt en niet zoals in Nederland alleen een specifiek instituut dat doet.

De voorzitter : We zullen een kopie van het antwoord aan alle aanwezige leden overmaken.

Voorzitter

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het eventuele aanwenden van tolgelden voor de financiering van het spoorwegennet

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Loones tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het eventuele aanwenden van tolgelden voor de financiering van het spoorwegennet.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over tolgeld en aanwending van de middelen ervan. Ik las in het NRC Handelsblad : ‘Europese Unie wil via tol meer geld voor transport’.

Dan gaat er onmiddellijk een belletje rinkelen. Commissaris de Palacio zou van plan zijn de richtlijn uit 1999 voor het Eurovignet aan te passen. Tot nog toe konden enkel de kosten voor aanleg en onderhoud van deze weg in die tol worden verrekend, maar in de toekomst zou men ook een aantal maatschappelijke kosten verrekenen in die tol. Dan heb ik het over milieukosten, ongelukken, geluidshinder enzovoort. Ook zou de Europese Commissie met die aanpassing toestaan dat het tolgeld deels zou worden besteed aan alternatieven voor de weg, zoals onder meer het spoor. Deze kruisfinanciering is uiteraard een interessante mogelijkheid als we bedenken dat de spoorwegen een belangrijk onderdeel vormen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid, meer bepaald in het kader van de prefinanciering door Vlaanderen van infrastructuurwerken voor het spoor.

Mijnheer de minister, op welke wijze kan de Vlaamse overheid inspelen op deze aangepaste richtlijn voor de financiering van het spoor ? Hoe ziet u dit in het federale kader ? De spoorwegen behoren immers nog steeds niet tot onze bevoegdheden. Past dit binnen de mogelijkheden inzake de prefinanciering van infrastructuurwerken voor de spoorwegen ?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het lijkt me een goede evolutie dat er openheid kan komen over de aanwending van de tolgelden die naast het Eurovignet bestaan. Dat zou een probleem inzake de uitvoering van het Masterplan in Antwerpen kunnen oplossen. Uiteraard mag zich dat niet beperken tot spooraanlegingen. Ook het hierbij betrekken van andere alternatieven, zoals ander openbaar vervoer, is noodzakelijk.

De heer Loones had het over de prefinanciering. Is dat dan een prefinanciering zoals die gisteren is goedgekeurd en waarbij enorm veel Vlaams geld wordt gevraagd om bijvoorbeeld de afwerking van de Liefkenshoekspoortunnel met 5 jaar te vervroegen, terwijl anderzijds een gepland werk zoals de tweede spoortoegang tot de haven wordt uitgesteld ? Het ene wordt uitgesteld, terwijl bij het andere Vlaanderen betaalt voor de prefinanciering. Het ware logischer geweest had men de zaken omgewisseld, zodat Vlaanderen eventueel nog voor 1 jaar had geprefinancierd om de werken te kunnen laten beginnen in 2004. Als het de bedoeling is om op deze wijze verder aan prefinanciering te doen, dan hoeft het voor mij niet meer.

Het is dus goed dat die openheid wordt gecreëerd en dat die tol ook voor andere dingen dan alleen voor de aanleg van het kunstwerk zelf mag worden gebruikt. Maar dan nog lijkt het ons wijzer om voor de financiering van de grote werken niet te werken met tol. Die organiseert immers een kunstmatige belemmering in het verkeer. Ons leek en lijkt het zinvoller om in Vlaanderen te werken met een wegvignet : dat is veel gemakkelijker te organiseren en de opbrengst zou veel beter zijn, zonder dat er ongewenste effecten op de verkeerscirculatie worden gecreëerd.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik neem aan dat we hier nog uitgebreider op zullen terugkomen. Als we bekijken wat de federale overheid heeft beslist inzake spoorweginvesteringen in het algemeen, dan blijkt dat er aanzienlijk gesnoeid is in de uitgaven door Verhofstadt II ten opzichte van Verhofstadt I. Wat dan rest, moeten we dan ook nog deels zelf mee prefinancieren. We moeten die interestkosten mee ophoesten en dergelijke. Dat is een aanzienlijke inspanning.

Nu wordt gezegd dat er een belangrijke keuze is gemaakt voor de Antwerpse spoorinvesteringen. Maar als ik de zaak bekijk – en ik verwijs daarbij naar de diverse voorstellen van resolutie die dit

Malcorps

parlement unaniem heeft goedgekeurd -, dan merk ik dat 3 van de 5 belangrijke spoorprojecten voor het Antwerpse het niet hebben gehaald. En dan heb ik het nog niet over de rest : dat moeten we ook nog eens bekijken.

Nu wordt in de haven gejuicht omdat de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven het niet heeft gehaald. Ik had in het verleden daar zelf ook altijd de nodige bedenkingen bij, omdat ik vreesde voor een mens- en milieuonvriendelijke uitvoering van die tweede spoortoegang. Maar er bestond toch al jarenlang in het Antwerpse en in dit parlement een consensus over het feit dat die tweede spoortoegang nodig was, om te vermijden dat alles met vrachtwagens zou moeten worden vervoerd.

Misschien is het een simplistische vraag, maar ik vraag me af wat het gevolg zal zijn op de mobiliteit in het Antwerpse van het uitstel tot 2014 – en misschien zelfs tot na de Olympische Spelen – van deze tweede spoortoegang. Hoe zal dat goederenverkeer dan verlopen ? Het is uiteraard een goede zaak dat die verbinding met Linkeroever er sneller zal komen. Maar als die tweede spoorontsluiting zo lang wordt uitgesteld, wat zullen daar de gevolgen van zijn ? In deze commissie moeten we daar grondig over nadenken. Het is duidelijk dat wordt ingegaan tegen wat we hier ooit met veel overtuiging hebben goedgekeurd.

We moeten meer in detail bekijken wat de gevolgen zijn voor het Antwerpse, maar ook voor andere spoorinvesteringen. Ik houd alleszins mijn hart vast. Mijnheer de minister, ik weet niet of u daar nu op kunt antwoorden. Misschien moet dat op de agenda van een volgende commissievergadering worden gezet. Misschien moet het op een meer structurele wijze worden besproken. Misschien zijn de federale plannen nog niet voldoende helder om daar in detail op in te kunnen gaan, maar ik denk toch dat er een groot probleem is.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, dat laatste behoort inderdaad tot de federale bevoegdheden. Ik veronderstel dat hierover geïnterpelleerd zal worden in het federale parlement.

De heer Ludwig Caluwé : Maar het is Vlaanderen dat prefinanciert.

Minister Gilbert Bossuyt : Daarover ging het niet, ik was niet aan het antwoorden op uw vraag, mijn-

heer Caluwé. De Vlaamse regering zal uiteraard uitleg geven bij de akkoorden die zijn afgesloten in het Overlegcomité over de NMBS-investeringen.

De Europese Commissie heeft inderdaad een voorstel van richtlijn uitgevaardigd, beter bekend als de Eurovignetrichtlijn. De modaliteiten voor zogenaamde kruisfinanciering zijn in het voorstel nog niet helemaal uitgeklaard. Het voorstel van richtlijn voorziet in het gebruiken van de inkomsten van de heffing ten gunste van de vervoer- of wegsector. Er zijn echter duidelijke nuanceverschillen tussen de toelichting, waarin sprake is van de wegsector, en de tekst van de richtlijn zelf, die onder bepaalde randvoorwaarden een investering binnen de hele sector toestaat.

Het nieuwe lid 11 in artikel 7 van de richtlijn van 1999 voorziet in de kruisfinanciering in uitzonderlijke gevallen in bijzonder kwetsbare gebieden. Dan gaat het over – en ik citeer : ‘in het bijzonder berggebieden’. Daar kan de lidstaat een hogere tol heffen ‘met het oog op toepassing van kruisfinanciering van de investeringskosten voor andere vervoersinfrastructuren van aanmerkelijk Europees belang binnen dezelfde corridor of in dezelfde vervoerregio.’

Kortom, met het voorstel dat nu op de tafel van de Europese Commissie ligt, zal er nog veel worden onderhandeld vooraleer kruisfinanciering naar andere projecten ook daadwerkelijk kan worden toegepast. Daarom is het antwoord op uw eerste en uw derde vraag wel wat voorbarig. Het hele onderhandelingsproces is nog niet rond.

Ik mag hopen dat we inderdaad de door u aangehaalde mogelijkheid tot kruisfinanciering kunnen verbeteren. Of dit zal passen in de prefinanciering voor infrastructuurwerken voor de spoorwegen, zal afhangen van de resultaten van het onderhandelingsproces binnen de Europese context.

Inzake het federale kader waarin de financiering van het spoor gebeurt, is er geen noemenswaardig probleem. We hebben een samenwerkingsakkoord met de andere gewesten en de federale overheid, en als we zouden overwegen het spoor te financieren, dan zal dat in eerste instantie binnen het kader gebeuren dat door het Vlaams Parlement is goedgekeurd.

In de discussie over de spoortoegang en de Liefkenshoekspoortunnel stel ik vast dat de meningen over het belang van een en ander bij de betrokkenen nogal kan fluctueren.

De heer Ludwig Caluwé : Ik heb geen enkel probleem met de omwisseling van prioriteiten.

Minister Gilbert Bossuyt : Ja, maar deze vaststelling maakt de zaken soms moeilijk.

Ik vind het logisch dat men rekening houdt met de onderhandelingen die de Vlaamse regering toen onmiddellijk heeft aangevat. Men heeft toen gezegd dat vooral de aanleg van die Liefkenshoek-tunnel voor het spoor van prioritair belang was. Daarvoor bestaan formules, waar ik later nog wel eens op terugkom. Ik zou het namelijk niet fair vinden om hier dieper op in te gaan ter gelegenheid van deze vraag om uitleg omdat ook het parlement de gelegenheid moet krijgen om hierover uitgebreid en met de nodige aandacht te kunnen discussiëren.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Ik ga akkoord met uw laatste punt, dat ik zelf niet heb durven aan te halen. In het globale dossier van de spoorinvesteringen staan ondertussen inderdaad twee elementen ter discussie. Enerzijds moeten we ons de vraag stellen of we nog verder willen gaan met die prefinancieringen onder de huidige voorwaarden. Anderzijds leid ik uit het antwoord van de minister af dat hij niet onwillig staat tegenover het aanwenden van tolgelden van wegen voor andere vervoersmodi, indien Europa dit toelaat. Dat vind ik uitermate belangrijk.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Nacht van de Duisternis

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Nacht van de Duisternis.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 8 november organiseren de Bond Beter Leefmilieu en de werkgroep Lichthinder van de Vereniging Voor Sterrenkunde opnieuw een Nacht van de Duisternis. Het is

de bedoeling om hiermee het beleid en ook de bevolking attent te maken op het probleem van licht-hinder en lichtvervuiling in Vlaanderen. Het is algemeen bekend dat we in Vlaanderen amper nog stiltegebieden kennen, maar ook duistere gebieden zijn in Vlaanderen bijzonder schaars geworden.

Verlichting is natuurlijk heel nuttig en in vele gevallen ook noodzakelijk, bijvoorbeeld voor het verzekeren van de veiligheid. Kwistig verlichten daarentegen betekent niet alleen het niet-rationeel omspringen met energie maar in een aantal gevallen ook het verstoren van fauna en flora. Ook bij de mens zou inefficiënt, verkeerd en overmatig verlichten trouwens de natuurlijke ontwikkeling verstoren. Het kan zelfs de veiligheid in gevaar brengen, bijvoorbeeld wanneer automobilisten worden afgeleid door flikkerende neonreclames of al te flashy gevelspots.

De problematiek van de lichtverontreiniging werd voor het eerst erkend door astronomen. Op vele plaatsen in Vlaanderen kunnen amper nog enkele tientallen sterren worden waargenomen, terwijl het er zonder lichtvervuiling zo'n 3.500 zouden zijn. Omgekeerd is Vlaanderen 's nachts vanuit de ruimte zeer goed zichtbaar als gevolg van de al te kwistige verlichting.

De Nacht van de Duisternis heeft dus tot doel openbare besturen, handelaars en bewoners bewust te maken van de problematiek en hen aan te moedigen om al te kwistige verlichting te doven, maar dan natuurlijk niet enkel tijdens deze ene nacht. In de nacht van 8 op 9 november helpt ook de natuur een handje. Dan vindt er namelijk een totale maansverduistering plaats.

Mijnheer de minister, ik had u hierover graag de volgende vragen voorgelegd. Welke bijdragen kunt u vanuit uw bevoegdheden leveren aan dit initiatief van de Nacht van de Duisternis? Welke structurele maatregelen kunt u nemen om die lichtvervuiling in Vlaanderen tegen te gaan?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Glorieux, persoonlijk zou ik niets liever doen dan met mevrouw de voorzitter aan mijn zijde op mijn rug in het gras liggen om naar de sterren te kijken. Ik vind het dus een lovenswaardig initiatief.

Vanzelfsprekend vallen niet alle lichtbronnen onder de bevoegdheid van de Vlaamse diensten maar enkel de verlichting langs autosnelwegen en sommige vakken van gewestwegen. Mijn diensten

Bossuyt

zijn echter steeds bereid om initiatieven van derden, zoals de Nacht van de Duisternis, te steunen, voorzover deze initiatieven geen afbreuk doen aan de eigen missie. Concreet betekent dit dat een eventuele ondersteuning rekening moet houden met de verkeersveiligheid en met de sociale veiligheid. Het volledig en algemeen doven van de verlichting langs de autosnelwegen en gewestwegen voldoet niet aan deze kernvoorwaarden.

In dit geval gaat het om een welomschreven en tijdig geformuleerd initiatief, waarbij de weggebruikers correct en voldoende kunnen worden geïnformeerd. Hierbij kan het doven van de openbare verlichting in de onmiddellijke omgeving van plaatsen waar in het kader van de Nacht van de Duisternis een belangrijk evenement wordt georganiseerd, geval per geval worden onderzocht. Zo zou bijvoorbeeld tijdens de nacht van 8 op 9 november de doorlopende verlichting op de niet-ringautosnelwegen 1 tot 2 uur vroeger kunnen worden gedoofd, bijvoorbeeld om 23 uur in plaats van om 0.30 uur, mits de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft. Onder dezelfde voorwaarden van tijdig ingediende aanvraag en gewaarborgde verkeersveiligheid kan het lokaal doven van de verlichting langs de gewone gewestwegen worden onderzocht. Verkeerswisselaars en op- en afritten van snelwegen dienen echter omwille van de verkeersveiligheid de hele nacht verlicht te blijven.

Dit alles moet worden gezien als een eenmalige bijdrage aan de Nacht van de Duisternis. De openbare verlichting langs de wegen die door het Vlaams Gewest worden beheerd, is immers niet de enige en zeker niet de belangrijkste bron van lichtvervuiling. De openbare verlichting beoogt in eerste instantie de veiligheid van de weggebruiker te waarborgen.

Teneinde de lichthinder te wijten aan de openbare verlichting te beperken, plaatst het Vlaams Gewest sinds meerdere jaren enkel verlichtingstoestellen van het afgeschermd type, zonder rechtstreekse opwaartse lichtuitstraling. De toestellen van het afgeschermd type hebben een hoog lichtrendement en zijn uitgerust met energiezuinige natriumdamp-lampen. Ik heb begrepen dat heel wat steden en gemeenten die nieuwe investeringen doen, eveneens opteren voor deze vorm van verlichting. Ik hoop dus dat we binnen afzienbare tijd merkbare vooruitgang boeken op dat vlak.

Door het 's nachts tussen 0.30 uur en 5.30 uur doven van de doorlopende wegverlichting langs de

niet-ringautosnelwegen, draagt het Vlaams Gewest nu reeds bij tot de reductie van de lichthinder. Daarnaast nemen mijn diensten actief deel aan diverse werkgroepen, belast met het opstellen en het uitvoeren van concrete actieplannen, onder meer in verband met normering, voorschriften en sensibilisering op het vlak van verlichting en lichthinder.

Het belangrijkste is dus de bereidheid om medewerking te verlenen aan het initiatief van de Nacht van de Duisternis.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de noodzaak om de hoogspanningsnetten aan te passen aan de geliberaliseerde elektriciteitsmarkt

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Loones tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de noodzaak om de hoogspanningsnetten aan te passen aan de geliberaliseerde elektriciteitsmarkt.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik stel deze vraag naar aanleiding van de elektriciteitspanne in Noord-Amerika en Canada van enkele weken geleden. Die panne leidde uiteraard tot uitspraken van Vlaamse experts, onder andere van professor Belmans, hoogleraar Elektrotechniek aan de KU Leuven en tevens voorzitter van Elia. Er mag dus wel enig belang worden gehecht aan de woorden van de heer Belmans.

Hij heeft de toestand bestudeerd. Volgens hem kan het niet anders dan dat ook bij ons eens het licht zal uitgaan. Hij denkt daarbij aan een ramp, een panne. Op een bepaald moment moest er energie worden overgebracht van Frankrijk naar Duitsland. In het interview werd gesteld dat men al aan de knoppen zat om de volledige elektriciteitstoevoer te schrappen. Ons transportnet is absoluut niet berekend op de noden van de geliberaliseerde markt.

Hij heeft ook een aantal belangwekkende uitspraken gedaan over onze windmolenparken in zee,

Loones

meer bepaald over die van de Thorntonbank. Hij staat zeer sceptisch ten aanzien van het opwekken van energie door deze parken. Hij stelt dat er een nieuw hoogspanningsnet van 400 kilovolt moet worden gecreëerd enkel en alleen voor het park op de Thorntonbank. Hiervoor zou nog maar eens een bos van palen moeten komen tussen Eeklo en Avelgem. Alleen al om esthetische redenen zijn de mensen al allergisch ten aanzien van het bovengronds elektriciteitsnet. Hij vraagt zich af welke politicus die verantwoordelijkheid op zich durft te nemen.

Mijnheer de minister, zult u die verantwoordelijkheid nemen ? Hebt u zicht op de bijkomende noden inzake het transportnet in het algemeen ? Ik denk daarbij aan de geliberaliseerde markt, piekmomenten, enzovoort. Wordt er overleg gepleegd met het departement Ruimtelijke Ordening ? We kennen de moeilijke procedures die moeten worden doorlopen. De gemeenten hebben wat dat betreft geen enkele medezeggenschap. Ik kan me dan ook niet inbeelden dat er nog niet over het transportnet is nagedacht.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, zeer recent heeft Elia een ontwerp van investeringsplan ingediend bij minister Moerman. De algemene raad van de CREG, waarin ook de gewesten zijn vertegenwoordigd, moet daar de nodige aandacht aan besteden.

Mijnheer de minister, in de bijzondere wet staat dat de federale regering voor dergelijke dossiers de gewesten moet consulteren. In welke mate is dat al gebeurd ? Voor Vlaanderen is dit heel belangrijk om bij de vrijmaking van de energiemarkt ook daadwerkelijk op het terrein kansen te geven aan concurrenten. In hoeverre maakt het ontwerp de bouw van nieuwe gascentrales mogelijk op nieuwe sites ? Door de afbouw van het monopolie moeten de investeerders immers nieuwe mogelijkheden krijgen. Is het plan afgestemd op grote productie-eenheden ? Krijgt de decentrale productie een kans om te worden aangesloten op het net ? Ik denk daarbij aan WKK en zelfs micro-WKK in functie van het realiseren van de WKK-certificaten. Hoe staat het met de aansluiting van offshore windmolenparken ?

Elia valt onder de federale bevoegdheid. Er zijn echter heel wat Vlaamse, gewestelijke belangen

aan verbonden, waardoor overleg belangrijk is om dit investeringsplan richting te geven.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, ik zou heel kort kunnen antwoorden, want ten eerste zijn we niet bevoegd en ten tweede hebben we ondanks ons aandringen nog steeds niet de nodige gegevens ontvangen waarop we ons advies kunnen baseren. Blijkbaar wil men wachten tot de zaak voor de raad van bestuur van de CREG is gekomen.

Toch ben ik geneigd om te antwoorden dat er teveel professoren zijn. Wie in de politiek zit, moet van tijd tot tijd eens een gedurfde uitspraak doen om mediabelangstelling te krijgen. Ik heb de indruk dat ook sommige professoren dat af en toe eens doen. Ik ben geen naïeveling, maar in dit land stelt men zich onvolwassen en onverantwoordelijk op tegenover zaken als windenergie. Er zijn voldoende bewijzen dat windenergie een serieuze energiebron is. De mate waarin wij die energie kunnen aanwenden, is natuurlijk een technische kwestie. We mogen die vorm van energie niet overschatten, maar evenmin onderschatten. Ik word kregeliger van de velen die onder het mom van de wetenschap stellingen innemen die in tussentijd al volledig achterhaald zijn. Laat ons het geheel van hernieuwbare energie op een nuchtere manier bekijken en laat ons ervoor zorgen dat we geen kansen laten liggen, want zelfs de wetenschappers zullen ons probleem niet voor honderd procent oplossen.

Onlangs was ik een paar dagen in Navarra, de tweede sterkst groeiende regio van Spanje, na Catalonië. De regio staat aan de top op het vlak van hernieuwbare energiebronnen. Ze worden er heel ernstig genomen, ook al is de regering er helemaal niet progressief. Ik geef toe dat de omstandigheden waarin bepaalde energiebronnen er worden aangevend, niet dezelfde zijn als in ons land. Het aandeel aan hernieuwbare energie in het geheel van het energieaanbod van Navarra is betekenisvol.

Ook Vlaanderen moet vooruitgang kunnen boeken op dat vlak. Ook hier moet een belangrijk aandeel van onze energie bestaan uit hernieuwbare energiebronnen. We moeten de vooropgestelde doelstellingen voor ogen blijven houden. Het is een kwestie van techniek om ervoor te zorgen dat we op een min of meer bevredigende manier kunnen werken. Sinds de aanvang van het gebruik van hernieuwbare energiebronnen, is de mening erover,

Bossuyt

zelfs bij de bevolking, in positieve zin aan het evolueren.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, ik begrijp ten dele wel waarom de minister op deze manier antwoordt : het gaat inderdaad niet om zijn bevoegdheid. Het zal echter het lot zijn van elke minister van Energie om bij een grote panne te horen te krijgen dat onvoldoende maatregelen werden getroffen of voorbereidingen werden gedaan.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Loones, dat kwam heel duidelijk in de media aan bod op het ogenblik van de panne. Ik wil onze situatie echter niet vergelijken met die in Amerika. Het netwerk daar is niet te vergelijken met het onze. Wij staan gelukkig al heel wat verder. In de media zult u toen ook gelezen hebben dat alle verantwoordelijken hier nauwlettend toezien op alles wat er gebeurt. Er wordt geprobeerd om alle mogelijke situaties te overzien. Er is zeker geen sprake van enige laksheid. We proberen ons overal tegen te wapenen, maar natuurlijk kunnen we niet alle problemen uitsluiten. In elk geval wordt met de grootste zorg geprobeerd om elke mogelijke ramp te voorkomen. Alle oorzaken van rampen elders worden heel grondig geanalyseerd en vergeleken met onze situatie. Eventueel worden ze vertaald in maatregelen of voorstellen tot maatregelen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het mogelijke gebruik van onderwaterwindmolens in Vlaanderen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Loones tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het mogelijke gebruik van onderwaterwindmolens in Vlaanderen.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, uiteraard gaat mijn vraag niet

over onderwaterwindmolens, maar over onderwatermolens. Ik heb de term gebruikt om te verduidelijken over welke installaties het gaat.

Ik heb een foto bij me uit *Yachting Monthly*, een prachtig zeiltijdschrift. Het ziet eruit als een windmolen, maar het is een watermolen. Een stuk van de molen steekt boven het water uit voor het onderhoud, maar de rest zit onder water.

In deze commissie hebben we al meermaals proberen aan te tonen dat er meer creativiteit nodig is om hernieuwbare energie op te wekken. We hebben het al gehad over opwarming van asfalt en dergelijke meer. We kennen de problemen met windmolens en het transportnet van de zee naar het binnenland. Het verwondert me dan ook dat er niet méér wordt gezocht naar andere mogelijkheden, bijvoorbeeld het gebruik van waterkracht.

Engeland heeft een primeur. Op een kilometer ten noorden van Devon's Foreland Point is de eerste grote offshore onderwatermolen succesvol geïnstalleerd. Bij een stroming van 5,5 knopen kan deze windmolen al voor 300 kilowatt energie genereren, genoeg om 200 Engelse gezinnen te voorzien van stroom. Doordat deze molens onder water worden gebouwd, is de gezichtspollutie tot een minimum gereduceerd. Enkel het deel van de turbine dat gemakkelijk bereikbaar moet zijn voor onderhoud, steekt boven het water uit.

Ik vraag me af of dit systeem niet toepasbaar is op bijvoorbeeld de Schelde. Ik heb de stromingstabellen opgevraagd, maar die zijn niet eenduidig. De theoretische waarden zijn anders dan de praktische. Ik heb met mijn zeilboot, die vijf knopen op de motor aankan, ooit voor de rede van Antwerpen gelegen. Met volle stoomkracht vooruit, voeren we toch achteruit. Dat toont aan dat de stroming er meer dan vijf knopen bedraagt.

Mijnheer de minister, als dit in Engeland kan, waarom zou het bij ons niet kunnen ? De Schelde brengt ons veel weldaden, maar ook miserie. Waarom halen we er ons voordeel niet uit ? Ik wil met deze vraag aandacht vragen voor alternatieve vormen van energie.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, ik wil me aansluiten bij deze vraag. Het is belangrijk dat we elke innovatie op het vlak van hernieuwbare energiebronnen ten volle onderzoeken en steunen. Dit soort van energieopwekking heeft sowieso de toekomst. We hebben er alle baat bij om zo

Glorieux

vroeg mogelijk in dergelijke projecten te stappen en expertise op te bouwen.

Kan er ook worden nagegaan of het zinvol is om in de getijdendokken waterkrachtcentrales te bouwen? Waarom wordt die energie niet benut?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Loones, u haalt het voorbeeld aan uit *Yachting Monthly*. Als we nergens van zouden weten, dan zou dat veel zeggen over ons land. Laten we ernstig zijn! We hebben goede ingenieurs die deze zaken op de voet volgen. Jammer genoeg hebben we op dat vlak in onze regio niet bijster veel mogelijkheden. Ik zal toch een ernstig antwoord geven.

De heer Jan Loones : Het was ook een ernstige vraag!

Minister Gilbert Bossuyt : Het is geen politieke vraag. Het is niet onze taak om voorstellen te lanceren. We laten dat beter over aan de technici.

Het eerste prototype van een onderwatermolen die onder de zeespiegel draait op de getijdenstroom van het water, is deze zomer voor de zuidkust van Engeland opgericht. De fabrikant van dit prototype stelt dat zijn technologie kosteneffectief is voor sites met een stroomsnelheid die groter is dan 4,5 tot 5 knopen – wat 2,25 tot 2,5 meter per seconde betekent – en een waterdiepte van 20 tot 30 meter. Hij verwacht dat binnen vijf tot tien jaar de eerste commerciële parken kunnen worden gebouwd.

De Britse en Duitse regering en de Europese Commissie dragen financieel bij aan dit proefproject. Volgens het persbericht zouden de onderwaterturbines voor België minder geschikt zijn omdat ze het best werken bij grillig gevormde kustgebieden met sterke stromingen. De bereidheid van de sector om in dergelijke onderwaterturbines te investeren, zal afhangen van de rendabiliteit waarover het proefproject informatie zal opleveren en de mogelijkheden om concessies te verlenen voor geschikte locaties.

De suggestie om te laten onderzoeken in hoeverre dit project navolging kan hebben in Vlaanderen, bijvoorbeeld in de Schelde, heb ik aan mijn administratie voorgelegd. Aangaande de technische mogelijkheden is het Waterbouwkundig Laboratorium hiervoor het best geplaatst. In het verleden heeft

het Waterbouwkundig Laboratorium trouwens al onderzoek verricht aangaande deze techniek.

De benodigde stromingssnelheden van 2,25 tot 2,5 meter per seconde worden in sommige secties van de Zeeschelde benaderd. Het is natuurlijk wel zo dat de stromingssnelheid in de diepste gedeeltes, met name de vaargeul, meestal groter zijn dan aan de ondiepe randen, zodat de benodigde stromingssnelheden wellicht niet gehaald worden buiten de vaargeul. Bovendien varieert de diepte van de vaargeul van ongeveer 23 meter aan de Belgisch-Nederlandse grens tot ongeveer 10 meter in Schelde. De turbines die vergelijkbaar zijn met het prototype, zijn in principe enkel plaatsbaar in de vaargeul in het afwaartse gedeelte van de Beneden-Zeeschelde. Om veiligheidstechnische redenen is het plaatsen van dergelijke obstakels in de vaargeul echter niet acceptabel omdat het de maritieme toegang zou belemmeren. De turbines kunnen gevaar opleveren voor de drukke scheepvaart, die niet zoals aan de kust ver uit de buurt van de turbine kan blijven.

Enkel onderwaterturbines met een veel kleinere afmeting en opbrengst dan het prototype zijn in theorie installeerbaar in de Schelde. Aangezien in de praktijk dergelijke turbines om veiligheidstechnische redenen geïnstalleerd dienen te worden buiten de vaargeul, waar de stromingssnelheden wellicht kleiner zijn dan midden in de vaargeul, is het bovendien twijfelachtig of een dergelijk project kosteneffectief zal zijn.

Mijn administratie zal in ieder geval de resultaten van het proefproject verder opvolgen en de mogelijke toepassing van de techniek in Vlaanderen evalueren in de meest brede en objectieve zin.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Het is niet omdat ik dit onderwerp wat onderkoeld breng, dat het geen ernstige vraag is. We kunnen ons onmogelijk richten tot de administratie om te vragen hoe het ermee zit. U bent onze spreekbuis. Via het middel van de vraag om uitleg heb ik van u uitleg gekregen. Ik apprecieer het antwoord zoals het schriftelijk is gegeven, maar ik vind niet dat ons moet worden verweten dat we voorstelletjes lanceren om de administratie te verwijten dat ze het niet heeft onderzocht. We informeren ons en nemen met plezier nota van het antwoord. Dit zal ongetwijfeld ook de aandacht wekken van anderen. Het lijkt me dat er manifest een paar antwoorden zouden kunnen worden gegeven aangaande veiligheidsrisico's. Nu reeds staan er bebakeningspalen, lichten en zelfs zonnecelpan-

Loones

nelen in de vaargeulen. Waarom kunnen deze niet multifunctioneel worden gebruikt ? Ik sluit me ook aan bij de suggestie van de heer Glorieux.

We zijn geen technici maar omnipracticci die een beetje bezig zijn met energie. Het enige wat we kunnen doen, is aandacht vragen voor een aantal alternatieve energiewijzen om ons af te brengen van dat enige heiligmakende windmolengeheel.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Loones, ik wil absoluut benadrukken dat we het debat niet mogen verenigen. Het derangeert sommigen die tegenstander zijn van elk alternatief voor energie. Sommigen zijn dat om puur commerciële redenen, anderen leunen hier politiek dicht bij aan. In onze regio volgen we zeer aandachtig de mogelijkheden die in de wereld voorkomen. We houden rekening met onze mogelijkheden. Vergeet niet dat Vlaanderen in het verleden in het onderzoek naar een aantal hernieuwbare energiebronnen aan de top stond. We zijn die positie verloren door onze eigen fout omdat de meerderheid deze zaak niet ernstig nam. Het is belangrijk dat we in dit debat alle ontwikkelingen blijven volgen. Het zou erg zijn dat we door onze onachtzaamheid mogelijkheden en troeven zouden verspelen.

Overschat echter de mogelijkheden niet. Ik had ooit de gelegenheid de Schelde te bekijken vanuit de lucht : een keer bij hoog water en een keer bij laag water. Ik kan u verzekeren dat ik met verwondering en bewondering heb gekeken naar het zeer belangrijk verkeer op die waterweg en de manier waarop het wordt geleid. Er is jammer genoeg niet veel ruimte om er andere dingen te doen. Alles is zeer strikt bemeten, maar het wordt op een goede wijze begeleid, zodat in deze rivier – een van de gevaarlijkste en drukst bevaren geulen in de wereld – de veiligheid garant staat. We kunnen hier zonder schroom mee naar buiten komen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de kwetsbaarheid van de Scheldetoegang tot de Antwerpse haven en de gevolgen hiervan voor de Vlaamse economie

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de kwetsbaarheid van de Scheldetoegang tot de Antwerpse haven en de gevolgen hiervan voor de Vlaamse economie.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, zeer recent werden wij tot driemaal toe geconfronteerd met mogelijke desastreuze gevolgen, indien de Scheldetoegang tot de Antwerpse haven door calamiteiten zou worden geblokkeerd. Recente ongevallen hebben dit bewezen. Een Tricolor-scenario in het midden van de Schelde zou werkelijk desastreuze gevolgen hebben gehad voor de toegevoegde waarde aan de economie in Vlaanderen.

Ik verwijs naar Nederland, niet omdat het gras groener is bij de burens, maar omdat dit land toevallig reeds 70 jaar een wrakkenwet heeft, die regelmatig werd aangepast. Hierdoor heeft de Nederlandse overheid een fantastisch instrument in handen om in geval van een ramp onmiddellijk de bevoegdheid te krijgen over de schepen, waardoor ze onmiddellijk alle middelen kan aanwenden om wrakken te bergen en het nodige kan doen om erger te voorkomen. Dit alles komt ten goede aan de grote economische belangen die per definitie steeds op het spel staan.

België, en dus ook Vlaanderen, heeft geen wrakkenwet. Wel stelt de Commandatuur Scheepvaartbegeleiding dat België andere wetsmiddelen heeft, waarmee op een soortgelijke manier kan worden ingegrepen. Ik betwijfel dit echter. De stelling dat de Vlaamse overheid de wettelijke plicht heeft het vaarwater vrij te houden, is volgens mij onvoldoende om steeds efficiënt te kunnen inspelen en om de ecologische en de economische belangen van Vlaanderen te vrijwaren in geval van ernstige problemen op de Antwerpse Zeeschelde en de verder gelegen toegang tot de Antwerpse haven. Het feit dat het onderzoeksrapport van de Stuurgroep Nau-

Bogaert

tisch Overleg uit 2001 de pijnpunten hoofdzakelijk legt bij de gebruikers van de Westerschelde, die blijkbaar heel wat regels aan hun laars lappen, doet geen afbreuk aan het andere feit dat Vlaanderen momenteel de aangepaste wetgeving ontbeert om adequaat, tijdig en met vrijwaring van eenieders rechten te kunnen optreden. Het is dan ook de hoogste tijd dat Vlaanderen binnen zijn bevoegdheden inzake veiligheid, mobiliteit, openbare werken en waterlopen, werk maakt van een aangepaste en toepasselijke wetgeving om ook het algemeen Vlaams belang, en dus tegelijkertijd ook dat van België, naar Nederlands model te vrijwaren.

Gelet op de zeer grote specificiteit van de maritieme wetgeving en de techniciteit van de scheepvaart, is het aangewezen dat de Vlaamse regering voorafgaandelijk zou overgaan tot het instellen van een multidisciplinaire werkgroep, met inbreng van het Vlaams Parlement, om een dergelijke decreetgeving voor te bereiden. Parlementsleden kunnen een voorstel over een wrakkenwet niet zomaar uit de mouw schudden ; ook de Vlaamse regering kan dat niet.

We geven 200 miljoen euro per jaar uit aan contracten : voor de maritieme toegang en de Noordzee 53 miljoen, voor de Westerschelde en de Zeeschelde 60 miljoen. Dit zijn de beroemde grote contracten die aflopen einde maart 2005 en einde maart 2006. Men heeft 78 miljoen uitgegeven voor het eerste deel van de verdieping van de Westerschelde. Het tweede deel wordt geraamd op 150 miljoen euro en zal worden besproken tussen België en Nederland uiterlijk in mei 2004, wat op het laatste overleg is overeengekomen. Het gaat over enorme belangen en grote bedragen aan overheidsgeld. Een onderdeel van de 200 miljoen is het wrakkencontract ten bedrage van 48 miljoen euro. Dat wrakkencontract legt alleen op tegen welke prijs wie wat mag doen bij een calamiteit.

Mijnheer de minister, hebt u kennis van de huidige problematiek ? Ik ga ervan uit dat dit zo is. Hebt u wat betreft de laatste calamiteiten in de Westerschelde contact gehad met uw Nederlandse collega's ? Is de Vlaamse regering bereid om, gelet op de geschetste problematiek, het gebrek aan specifieke wetgeving terzake, de opeenvolging van rampen en het algemeen Vlaamse economisch belang dat zou kunnen worden geschaad, terzake een werkgroep op te richten onder de volledige verantwoordelijkheid van de Vlaamse regering om multidisciplinair de problematiek te onderzoeken en op grond van een rapport uit te maken of een aange-

paste wetgeving de zaak zou kunnen optimaliseren ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Bogaert, de door u geschetste problematiek inzake de veiligheid en de bescherming van de toegang tot de Antwerpse haven moet worden genuanceerd. Het zou ook economisch niet goed zijn mochten we hier nu verklaren dat we een rampgebied zijn inzake de veiligheid van de toegang tot onze havens. België heeft immers wel degelijk een gelijkwaardige tegenhanger van de Nederlandse wrakkenwet. Soortgelijke bepalingen van de Nederlandse wrakkenwet zijn immers opgenomen in de Belgische wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart. Deze wet is verschenen in het Belgisch Staatsblad van 6 oktober 1989. Het gaat met name over de artikelen 12 tot 18 van hoofdstuk V 'Scheepvaartongevallen'. Zo laat artikel 14 van de voormelde Belgische wet aan de Vlaamse overheid als vaarwegbeheerder toe om bij scheepsrampen op de Beneden-Zeeschelde ambts-halve en op risico van de scheepseigenaar wrakken te bergen en om alle nodige andere maatregelen te nemen voor de vrijwaring van de maritieme toegang tot de Antwerpse haven. De Vlaamse overheid beschikt dus wel degelijk over wettelijke instrumenten om bij scheepsrampen haar belangen te waarborgen.

Uiteraard blijft het verbeteren van de veiligheid van de scheepvaart in alle maritieme toegangswegen naar de Vlaamse zeehavens een voortdurend aandachtspunt in het Vlaamse maritieme beleid. Ter verzekering van de scheepvaartveiligheid wordt voortgewerkt aan het optimaliseren van de nautische dienstverlening aan de scheepvaart door de betrokken entiteiten van de administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Scheepvaartbegeleiding, de dienst Loodswezen en de dienst Vloot. Ik hoop daar weldra een zeer concreet voorbeeld van te kunnen geven.

Het garanderen van de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer naar de Scheldeshavens is een constante in het Vlaams-Nederlands overleg, zowel op ministerieel als op ambtelijk niveau. Op het terrein zelf lopen de zaken nog vlatter dan op voornoemde niveaus. Er is voortdurend een zeer goede samenwerking met de Nederlandse mensen die ook werkzaam zijn met betrekking tot die problematiek. Ik heb dat zelf ter plaatse kunnen vaststellen. Op gezamenlijke vraag van mijn voorganger, de heer Stevaert, en zijn toenmalige

Bossuyt

Nederlandse collega heeft de Vlaams-Nederlandse Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart trouwens een aantal nautische bronmaatregelen getroffen om de veiligheidsrisico's te reduceren. Mee dankzij het constructieve werk van de Permanente Commissie is het aantal scheepsongevallen op de Schelde de laatste jaren sterk gedaald. Deze daling is ook te danken aan de goede samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse diensten die instaan voor het begeleiden en loodsen van zeeschepen. Deze voorbeeldige samenwerking is trouwens ook tot uiting gekomen bij de afhandeling van de recente schepvaartongevallen op de Schelde. Ik heb de gelegenheid gehad om de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat daarvoor te bedanken. We hebben vastgesteld dat de samenwerking op het terrein naadloos was.

De Belgische wet van 11 april 1989 biedt, zoals de Nederlandse wrakkenwet, voldoende waarborgen om bij scheepsrampen onmiddellijk de nodige maatregelen te treffen ter vrijwaring van de Vlaamse belangen, inclusief de economische havenbelangen. Bovendien is de wet door de administratie Waterwegen en Zeewezen in het verleden succesvol aangewend bij ongevallen met binnenschepen op de Beneden-Zeeschelde. Een aanpassing van de wetgeving is dan ook niet opportuun.

Naar aanleiding van een bezoek aan de Thorntonbank, en vooraleer bekend was dat er een federaal minister bevoegd voor de Noordzee zou komen, hadden we wel een hele reeks mogelijke maatregelen opgesteld die nodig zijn voor het beheer van ons deel van het zeegebied. Het ging dan onder meer over een aantal wrakken die daar waren gevonden en waarover in de media werd bericht. Het gaat dus over ons erfgoed dat op de zeebodem rust. Misschien moet er daar wetgevend werk gebeuren, zodat er ook daar meer veiligheid komt. Maar dit is terzijde gesteld. Het valt wellicht buiten het bestek van uw vraag, mijnheer Bogaert.

Ik wil ten aanzien van de publieke opinie en zeker ter vrijwaring van onze economische belangen met zeer veel nadruk bevestigen dat er op het vlak van de veiligheid legistiek en inzake samenwerking op het terrein het maximale gebeurt. We hebben pech dat er de laatste tijd een aantal incidenten zijn gebeurd. Het hele Schelde-estuarium is inderdaad de meest gevaarlijke havengeul ter wereld. Het is ook de meest drukbevaren havengeul, maar het is ook die waar de meeste inspanningen gebeuren op het vlak van de veiligheid. Dat kunnen we niet genoeg benadrukken.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw onderbouwde antwoord. De wet van 1989 is inderdaad al eens legistiek vergeleken met de wrakkenwet, in een soort benchmarking. Dat vond plaats in Leuven. Ik kan u een kopie van het rapport bezorgen. Het grote verschil is dat bij de Nederlandse wrakkenwet door de beslissing van de regering de Nederlandse overheid onmiddellijk eigenaar wordt van het schip, met alle gevolgen van dien, en men dan de schade kan verhalen op iemand.

Het is inderdaad zo dat de veiligheid de laatste jaren is toegenomen, maar we kunnen alleen maar vaststellen dat er op 1 maand tijd drie belangrijke incidenten zijn geweest.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Bogaert, u moet ernstig blijven. Als u het hebt over veiligheid, moet u er niet plots drie gevallen bij sleuren. Die gevallen zijn zeer nauwgezet onderzocht en worden nog verder onderzocht, om mogelijke oorzaken te vinden. Geen van deze voorvallen is eigenlijk te wijten aan de veiligheid.

U moet ook geen valse geruchten verspreiden. In de meeste van deze gevallen heeft men gewoon een technisch defect vastgesteld. Een schip is zoals een trein : in de meeste gevallen weet men dat men op elkaar gaat varen, zeker op de Schelde. De schepen worden er voortdurend, seconde na seconde, gevolgd op radarschermen. Als er een technisch defect is, dan heeft dat niets te maken met de veiligheidsvoorschriften terzake.

De afhandeling van het geheel is voor mij een schoolvoorbeeld geweest, rekening houdend met het feit dat daar twee landen samenwerken. Onze beide landen houden trouwens voortdurend overleg met elkaar. Deze mensen vragen trouwens dat dit beter bekend zou worden. Ik kan niet anders dan hier hun mening vertolken : deze samenwerking verloopt puik.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de minister, over deze samenwerking heb ik geen woord van kritiek geuit. Maar u kunt ons toch niet verwijten dat wij, zoals de modale burger dat ook heeft gedaan, kennis nemen van drie incidenten op 1 maand tijd. Ik zeg niet dat dit kenschetsend is. We nemen daar akte van, en dan mogen daar vragen over worden gesteld. Dat u technisch beter ingelicht bent via uw diensten en uw kabinet, is een andere zaak, maar een parlementslid kan maar vra-

Bogaert

gen stellen op basis van de informatie die hij of zij heeft.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de slechte toestand van de wegmarkeringen op de Vlaamse gewestwegen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de slechte toestand van de wegmarkeringen op de Vlaamse gewestwegen.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mevrouw de voorzitter, op het gevaar af door de minister te zullen worden bekritiseerd, zal ik deze vraag toch maar stellen.

Mijnheer de minister, mijn vraag handelt over een zaak die de regionale problematiek overstijgt. Het gaat over het algemeen Vlaams belang. Ik wil mijn vraag echter ophangen aan een zwaar ongeval in het Aalsterse, daar dit een belangrijk nieuwsitem was in prime time op de eerste schooldag. Het onderzoek terzake is nog gaande. Ik ben ook ter plaatse geweest. Alle betrokken instanties, zowel gerechtelijk als technisch, gaan ervan uit dat op de plaats van het ongeval de wegmarkeringen zich in een slechte toestand bevonden. Dat was de aanleiding voor mijn vraag. Ook in de media werd immers ingegaan op deze slechte wegmarkeringen die een aanleiding zouden hebben gevormd voor dat ongeval.

Steden en gemeenten mogen per definitie niet raken aan de gewestwegen, dus ook niet aan de wegmarkeringen. Die vallen volledig onder de verantwoordelijkheid van de gewestelijke administratie van openbare werken. Uit dit voorval en heel wat andere ongevallen op gewestwegen blijkt dat de wegmarkeringen op en om gewestwegen minstens dringend moeten worden vernieuwd. Ik beweert niet dat dit op alle plaatsen en in alle deelregio's het geval is. Maar er komen heel wat klachten, zeker bij wintertoestanden, over het onvol-

doende gemarkeerd zijn van delen van het wegdek waar een aanleiding tot een ongeval zou kunnen bestaan. Op diverse zeer gevaarlijke plaatsen – de zwarte punten – zijn de zebra's en de aanduidingen van fietspaden vrijwel niet meer zichtbaar. Ik ben die plaatsen gaan bezichtigen, niet omdat ik aan ramptoerisme wou doen, maar om te onderzoeken of wat er in Aalst aan de hand is ook op andere plaatsen bestaat. Dat is inderdaad het geval.

Het heeft geen zin om terzake de persoonlijke toer op te gaan, wat in Aalst helaas is gebeurd. Op een bepaald ogenblik heeft een lokale werkgroep de onveiligheid van de gewestwegen op Aalsters grondgebied aangeklaagd, en er een studie aan gewijd, die deze week aan het stadsbestuur van de stad Aalst is overhandigd. Het gaat over de gewestwegen in de regio. Wat zich op 1 september heeft voorgedaan op het beruchte kruispunt, zou ook op andere plaatsen aan de hand zijn. Het is natuurlijk gemakkelijk voor deze werkgroep om alles en iedereen de schuld te geven. Daarom neem ik het document van de werkgroep met een korrel zout. De waarheid ligt wellicht in het midden.

Toch, mijnheer de minister, zou ik graag van u vernemen of het zo is dat er problemen rijzen inzake de wegmarkeringen op de Vlaamse openbare wegen, die onder de verantwoordelijkheid vallen van het Vlaams Gewest. Rijzen er problemen inzake het onderhoud van deze wegen, inzake de contracten ? Wordt er te lang gewacht ? Worden sommige regio's bevoordeeld ten koste van andere ? Konden uw diensten inmiddels reeds een technisch verslag opstellen naar aanleiding van het voornoemde ongeval op de gewestweg, als voorbeeld ? Zo ja, kan hieruit worden afgeleid dat er wel degelijk sprake is van slecht onderhouden en/of niet meer zichtbare wegmarkeringen voor zwakke weggebruikers ? Hebt u weet van het feit dat heel wat gewestwegen zich in een vrij slechte tot zeer slechte staat van aanleg en/of onderhoud bevinden wat wegmarkeringen betreft ? Zo ja, hebben uw diensten hiervan een geactualiseerde prioriteitenlijst opgesteld ? Die bestaat wel voor gewestelijke fietspaden. Bestaat die ook voor de wegmarkeringen ? Op welke objectieve wijze worden de op het grondgebied van Vlaanderen verspreide gewestwegen deelgebied per deelgebied aangepakt, met het oog op hernieuwing en/of onderhoud ? Wat is de situatie van de gewestwegen in de regio Aalst-Oudenaarde in uw meerjarenplan ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Bogaert, voor eerst moet ik u iets niet onbelangrijks meedelen.

Bossuyt

Met betrekking tot uw vraag over de wegmarteringen op de Vlaamse gewestwegen vraagt de burgemeester me te melden dat de plooiën met de administratie Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen glad zijn gestreken. Dat is een mededeling die uw burgemeester me vroeg te doen. Ik wil gerust haar tolk terzake zijn, daar de vraag voornamelijk over die situatie handelde.

We hebben naar aanleiding van uw vraag de toestand ter plaatse laten bekijken door de administratie Wegen en Verkeer. Daaruit is gebleken dat de voorrangregeling reglementair is aangeduid en dat het wegdek niet in slechte staat verkeert. Als gevolg van wegenwerken ontbrak op het ogenblik van het ongeval echter een gemarkeerde omgekeerde driehoek op de rechter rijstrook van de afrit. Eenzelfde omgekeerde driehoek was nog wel aanwezig op de linker rijstrook voor het zebrapad en het fietspad op het kruispunt. De markeringen ter plaatse waren inderdaad niet in optimale conditie, maar zeker nog voldoende zichtbaar om de voorrangregeling voor de weggebruikers aan te duiden.

In de marge wil ik opmerken dat de betrokkenen bij het ongeval vaak gebruik maakten van dit kruispunt en dus vanuit het oogpunt van de voorrang niet verrast konden zijn. Dat is ook het antwoord van mijn administratie, maar ik heb een zekere schroom wat dit betreft, daar ik me niet wil mengen in de juridische kwesties terzake. Begrijp me dus niet verkeerd. Ik bevind me wat dit betreft in een moeilijke situatie.

De toestand van de gewestwegen wordt op systematische wijze gecontroleerd door de afdeling Wegenbouwkunde van de administratie Wegen en Verkeer. De recentste metingen wijzen uit dat de laatste jaren de onderhoudstoestand van de wegen verbeterd is.

Voor meer details verwijs ik naar mijn antwoord op een vraag van 20 juni 2003 van de heer Decaluwe, die me regelmatig ondervraagt over de staat van de gewestwegen en het gevoerde en het geplande onderhoud op deze wegen. U weet het misschien, maar naar aanleiding van die vraag is duidelijk gebleken dat we een hele periode hebben gekend waarin, onder andere omwille van de economische situatie en allerlei maatregelen, er minder middelen zijn gegaan naar het onderhoud van wegen. Dat had natuurlijk tot gevolg dat we, vanaf het ogenblik dat we budgettair meer mogelijkheden hadden, dan plots in een versneld tempo zijn

beginnen te werken. Nu de grootste knelpunten zijn aangepakt, kunnen we ons dus afvragen of we niet beter opnieuw een wat normaler ritme aannemen.

Ik zeg niet dat de situatie momenteel overal perfect is; ze is alleszins reeds gevoelig verbeterd. U hebt reeds verwezen naar de zwarte punten. We zijn dus van plan om in een beperkte tijd toch zo'n 800 van de zwarte punten die reeds in kaart zijn gebracht, aan te pakken. We hebben daarvoor in de begroting in de nodige middelen voorzien.

De metingen van de afdeling Wegenbouwkunde vormen een leidraad bij de opstelling van de behoefteanalyse voor de werken van structureel onderhoud. Naast de vermelde behoefteanalyse, die nog heel wat andere invalshoeken heeft dan enkel structureel onderhoud, worden de programma's van wegenwerken uiteraard nog aangestuurd door andere praktische overwegingen. Ik denk bijvoorbeeld aan de noodzaak van eventuele onteigeningen en de samenhang met andere dossiers, zoals gecombineerde rioleringswerken. Dat is soms wel een ingewikkeld kluwen, maar ik meen toch te mogen zeggen dat we in Vlaanderen toch niet meer de situatie kennen uit een ver verleden, toen het er veel willekeuriger aan toe ging. We zitten reeds een tijdje in een stramen waarbij de voorbereiding op een ernstige manier gebeurt.

Voor de geplande werken op de gewestwegen in de regio Aalst-Oudenaarde verwijs ik naar het goedgekeurd driejarenprogramma 2003-2005 dat aan het Vlaams Parlement werd meegedeeld. Ten slotte – en dit is misschien nog wel het belangrijkste punt – wens ik erop te wijzen dat ondertussen ook het programma voor de aanpak van gevaarlijke punten loopt. Het betreffende kruispunt is opgenomen in de meerjarenplanning van de gevaarlijke punten. Het is dus niet zo dat men de situatie onderschat. Deze kwestie zal in november worden behandeld in de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid en de uitvoering van de aanpassingswerken is voorzien voor 2004.

We hebben dus aan iedere provincie gevraagd om de zaken in een aangepaste werkgroep te bekijken en een rangorde op te stellen van de gevaarlijke punten. De meeste provincies hebben die punten reeds gepubliceerd. Wat dat betreft, zitten we dus reeds op schema. Nu zitten we in de concrete voorbereidingsfase en in 2004 zullen de aanpassingswerken worden uitgevoerd. We hebben dus niet gewacht op dit ongeval om de verbeteringswerken te plannen. Dit alles vraagt natuurlijk wel wat tijd. Bij de bespreking van de begroting zult u merken dat

Bossuyt

we voor volgend jaar in 100 miljoen hebben voorzien voor het wegwerken van die gevaarlijke punten. Het is de bedoeling om hiermee binnen 4 tot 5 jaar klaar te zijn en dan te kunnen zeggen dat alle gevaarlijke punten die door de provinciale commissies naar voren werden gebracht, zijn aangepast.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Ik dank de minister voor het antwoord, dat me voldoet. Ik hoop dat die prioriteitenlijst in de toekomst inderdaad zal worden gewaardeerd. Ik ben er ook zeer tevreden mee dat de minister optreedt als boodschapper voor de burgemeester. Het feit dat er plooiën moesten worden gladgestreken, wijst er alleszins op dat er plooiën waren. Ik dank u voor deze boodschap.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Guy Sols tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mogelijke herinrichting van de verkeerswisselaar in Lummen en de ontsluiting van de omliggende industrieterreinen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Sols tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mogelijke herinrichting van de verkeerswisselaar in Lummen en de ontsluiting van de omliggende industrieterreinen.

De heer Sols heeft het woord.

De heer Guy Sols : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, bijna iedereen kent de situatie aan de verkeerswisselaar van Lummen. Momenteel gebeurt de uitwisseling van het verkeer tussen de E314 en E313 er via gelijkgrondse kruisingen zonder volledig gescheiden afwikkeling, om het in verkeerstechnische termen uit te drukken. Dit is op zich reeds een gevaarlijke situatie, omdat ze tot gevolg heeft dat men, wanneer men van richting wil veranderen, in het midden van de autosnelweg stil komt te staan om voorrang te geven. Die gevaarlijke situatie wordt nog gevaarlijker omdat er op die manier lange en gevaarlijke files ontstaan

als gevolg van grote capaciteitsproblemen. Die files ontstaan vooral tijdens de spitsuren. Vanzelfsprekend heeft dit een hoge economische kost tot gevolg.

Deze constructie geeft dus aanleiding tot veelvuldige verkeersongevallen. Een van de oorzaken van deze problematiek is de aansluiting van de industriegebieden van Lummen en Heusden-Zolder. Een herinrichting dringt zich dus op. Dit probleem kan niet worden opgelost met behoud van de bestaande aansluiting van en naar de industriegebieden. We moeten de problemen loskoppelen en eerst een oplossing zoeken voor de ontsluiting van de bestaande industrieterreinen.

Voor de ontsluiting van de industriegebieden Zolder-Lummen, Kolenhaven en Lummen-Gestel zouden de bestaande parkings aan de E313 te Lummen kunnen dienen. Niet alleen worden de industrieterreinen daardoor goed ontsloten, maar ook verdwijnt het zware vrachtverkeer vrijwel volledig uit de woonkernen. Bovendien zijn er hiervoor slechts minimale aanpassingswerken vereist aangezien de bestaande brug over de autosnelweg gebruikt kan worden.

Tweede aspect is de verkeerswisselaar zelf. Volgens mijn informatie dienen zich daarvoor twee oplossingen aan. Ofwel komt er een echt klaverblad, met behoud van de rotonde ; ofwel komt er een verkeerswisselaar op drie niveaus. Bij deze duurdere oplossing zou de rotonde volledig verdwijnen en zou er een derde niveau komen.

Zijn er in deze aangelegenheid al beslissingen of initiatieven genomen, en in welke fase bevinden deze zich ? Wat is het tijdsplan ? Hoe staat u tegenover de voorgestelde oplossingen ?

De voorzitter : De heer Ory heeft het woord.

De heer Flor Ory : Ik wil me bij deze vraag aansluiten en zelfs nog een stap verder gaan. De problemen zijn zo overduidelijk dat ik zou willen aandringen op voorlopige maatregelen in afwachting van de definitieve oplossingen. De veiligheid is in die mate in het gedrang dat we geen jaren meer kunnen wachten.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Op dit ogenblik is het plan-MER afgerond. De bevoegde instanties hebben het plan conform verklaard op 16 mei 2003. Het rapport besluit dat het beste alternatief voor de herinrichting bestaat in de bouw van een nieu-

Bossuyt

we verkeerswisselaar onder de vorm van een klaverblad en met de ontsluiting van de industriegebieden van Heusden-Zolder en Lummen via de E313. De administratie heeft het MER deze week overgemaakt aan mijn kabinet.

Ik sluit mij aan bij de conclusies van die milieueffectrapportage en zal op zeer korte termijn aan de minister van Ruimtelijke Ordening vragen om opdracht te geven een gewestelijk RUP te laten opmaken volgens de uitgangspunten van het plan-MER. Anders kunnen we niet voortwerken, zelfs al zouden we dat willen.

De voorzitter : De heer Sols heeft het woord.

De heer Guy Sols : Ik veronderstel dat u daar geen termijn op kunt plakken.

Minister Gilbert Bossuyt : Het is duidelijk dat we het plan-MER volgen. Daarnaast zal ik op zeer korte termijn de minister van Ruimtelijke Ordening verzoeken om een ruimtelijk uitvoeringsplan te laten opmaken.

De heer Guy Sols : Zijn de financiële middelen daarvoor beschikbaar ? Het is een kwestie van prioriteiten.

Minister Gilbert Bossuyt : Dat is niet de manier waarop wij werken.

De heer Guy Sols : Het lijkt me niet onbelangrijk dat we ergens een indicatie krijgen van de tijdsduur.

De heer Flor Ory : Uw voorganger heeft daar wel termijnen op geplakt, maar die telkens weer verlegd.

Minister Gilbert Bossuyt : Dat is nu precies mijn wijsheid. De logica die ik volg, impliceert niet dat u die conclusie kunt trekken.

De heer Guy Sols : Mijnheer de minister, u hebt mij in uw antwoord enige duidelijkheid gegeven over de fase waarin het dossier zich bevindt, maar niet over de termijn en de financiële mogelijkheden inzake dit dossier. We weten niet in welke mate dit dossier prioritair is. Dat zijn toch pertinente vragen die ik u als parlements lid moet kunnen stellen. Ik neem aan dat u daar geen precies antwoord op kunt geven, maar enige indicatie moet toch mogelijk zijn.

Minister Gilbert Bossuyt : Als ik met iemand communiceer, wil ik dat op een correcte manier doen. Hoe kan ik een antwoord geven op uw vraag als een deel van het antwoord afhangt van iemand anders, onder meer van de minister van Ruimtelijke Ordening ?

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.30 uur.*
