

C133 – OPE12

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2005-2006

7 februari 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Marijke Dillen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noodzaak van het aanduiden van stroken fluisterasfalt op Vlaamse gewestwegen via waarschuwingborden	1
Vraag om uitleg van de heer Christian Verougstraete tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de berichtgeving betreffende de eventuele overname van de luchthaven Oostende-Brugge door het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende	
Vraag om uitleg van de heer Jef Tavernier tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de luchthaven van Oostende	
Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de toekomst van de luchthaven van Oostende	3
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verkeersafwikkeling in de zuider- rand van Antwerpen	9
Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitvoering van het geactualiseerde Sig- maplan	12
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stagnerende concurrentiewerking van de Vlaamse energiemarkt	
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stagnatie van de vrijmaking van de energiemarkt en de positie van groenestroomleveranciers	13

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van mevrouw Marijke Dillen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noodzaak van het aanduiden van stroken fluisterasfalt op Vlaamse gewestwegen via waarschuwborden

De voorzitter: Mevrouw Dillen heeft het woord.

Mevrouw Marijke Dillen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in de jaren negentig werd vrij vaak gebruik gemaakt van fluisterasfalt om lawaai overlast tegen te gaan. Dat werd toen massaal aangelegd als alternatief voor geluidschermen op plaatsen waar die niet konden worden geplaatst.

Fluisterasfalt heeft een aantal voordelen, hoofdzakelijk op het vlak van lawaai. Later is gebleken dat er niet alleen voordelen aan verbonden zijn, maar ook een aantal belangrijke nadelen door de structuur van fluisterasfalt. Het is een soort open asfaltbeton, waarin er gaatjes zitten die verstopt kunnen raken. Ze zijn vrij poreus. Die verstoppingen doen niet alleen het geluidwerende effect teniet, maar zorgen er ook voor dat het water niet kan worden afgevoerd. Gladheid bij zware regenval en bij ijzel is daardoor een extra nadeel.

Als ik goed ben ingelicht, wordt fluisterasfalt vandaag niet meer aangelegd, is het gebruik ervan fors teruggelopen en wordt het bij heraanleg systematisch afgebroken. Op een aantal gewestwegen in Vlaanderen zijn er nog stroken met de gevaarlijke overgang van gewoon asfalt naar fluisterasfalt.

Vorige week heeft de rechtbank van eerste aanleg in Hasselt een arrest gevelde over een verkeersongeval dat zich in 2002 op de Universiteitslaan in Diepenbeek heeft voorgedaan. Daarbij kwam een 36-jarige vader van 3 kinderen om het leven. De oorzaak van het ongeval was een slippartij waardoor hij in de gracht belandde. Op de plaats van het ongeval ging het gewone beton over in fluisterbeton.

In 2004 deed de politierechter reeds een eerste uitspraak waarbij de gemeente Diepenbeek en het Vlaamse Gewest aansprakelijk werden gesteld voor het verkeersongeval. Vorige week werd in beroep een

vonnis gevelde waarbij opnieuw de aansprakelijkheid van de gemeente en het Vlaamse Gewest werd bevestigd: de gemeente omdat die meer had moeten strooien en in een betere signalisatie had moeten voorzien, en het Vlaamse Gewest als beheerder van de weg.

Volgens mijn informatie overweegt de gemeente om cassatieberoep aan te tekenen en zou het Vlaamse Gewest – dat is althans in de pers meegedeeld – berusten in zijn aansprakelijkheid en bereid zijn de schadevergoedingen te betalen en de gevolgen van de juridische uitspraak te dragen.

Mijnheer de minister, deze uitspraak kan een belangrijk precedent vormen waar in de toekomst advocaten gebruik van zullen maken als zich ongevallen voordoen om al dan niet het Vlaamse Gewest aansprakelijk te stellen. Ik ben me ervan bewust dat niet alleen het feit dat zich een ongeval voordoet op die plaats, volstaat om het Vlaamse Gewest aansprakelijk te stellen – daarover wil ik zeer duidelijk zijn –, maar het kan wel een van de doorslaggevende elementen zijn om de verantwoordelijkheid van een ongeval te bepalen. Mogelijk is dit toch wel een zeer gevaarlijk precedent en kunnen er in de toekomst nieuwe procedures volgen op basis van deze rechtspraak.

Er bestaat in Wallonië een richtlijn die bepaalt dat alle stroken fluisterasfalt moeten worden aangegeleid met een extra waarschuwbord. Tot op vandaag wordt hier in Vlaanderen geen aandacht aan besteed.

We hebben al een reactie van u kunnen lezen in de pers. Wat is precies uw reactie op de uitspraak van de rechtbank? Ik heb vernomen dat u zou berusten in het arrest en dat u de opdracht hebt gegeven een aantal waarschuwborden te plaatsen. Klopt het dat vandaag nog slechts 2 procent van het Vlaamse wegennet uit fluisterasfalt bestaat, goed voor zo'n 54 kilometer? Overweegt u om daar die borden te plaatsen? Overweegt u om die stroken systematisch te vervangen?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, we hebben in de kranten gele-

zen dat overal waar er een overgang is van gewoon asfalt naar fluisterasfalt, u waarschuwborden zult plaatsen. Dat is een goede zaak. Natuurlijk moet de chauffeur zijn rijgedrag aanpassen aan de weersomstandigheden en moeten de banden van de wagen in orde zijn.

U zult ook de fluisterasfalt opbreken en laten vervangen door gewoon asfalt waar nodig. Wordt er momenteel nog gezocht naar een oplossing om het voordeel van fluisterasfalt, namelijk minder lawaai, te verzoenen met het voordeel van gewoon asfalt, namelijk de veiligheid?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, hoe zult u dit systeem toepassen op een autosnelweg? Daar zijn immers zowel stroken met als zonder fluisterasfalt. Wat voor gevolgen heeft zo'n bord dan? Moet de snelheid worden verminderd?

Ik vind dat er tegen zulke uitspraken van een rechtbank van eerste aanleg in beroep moet worden gegaan. Een en ander heeft vaak te maken met overmacht: een gemeente of het gewest kunnen niet overal tegelijk strooien bij ijzelvorming. Als deze uitspraak de referentie wordt, dan zullen er in de toekomst nog problemen rijzen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, de rechtbank van Hasselt heeft in graad van beroep geoordeeld. Ik kan enkel nog in cassatie gaan, en dit kan maar binnen bepaalde krijtlijnen. Ik heb de juridische dienst van de administratie om advies gevraagd, en daaruit bleek dat er geen elementen zijn om in cassatie te gaan.

Ik treed de stelling bij dat de rechtbank over een specifieke situatie heeft geoordeeld. Dit extrapoleren en veralgemenen moet dan ook met enige zorg gebeuren. Uit de ingewonnen adviezen blijkt echter dat er geen rechtsgrond is om naar cassatie te stappen, en ik heb dan ook beslist om dat niet te doen. We zullen dit wel van zeer nabij opvolgen. U hebt gelijk dat als dergelijke uitspraken ook in andere situaties worden gedaan, we in een volledig ander kader terechtkomen.

Mijnheer Huybrechts, fluisterasfalt wordt bijna niet meer gebruikt. In het verleden werd het aangewend

omdat het positieve effecten heeft op de lawaaihinder. De poriën van dit soort asfalt zijn echter te groot waardoor de gladheid bij vriesweer heel erg toeneemt. Voor alle duidelijkheid, het is niet zo dat nu meteen alles wordt opengebrouwen om het fluisterasfalt te vervangen. Dit zal gebeuren als er wegenwerken worden uitgevoerd aan een van die 54 stroken waar dergelijk asfalt ligt.

Er bestaan verschillende soorten verhardingen: gewoon asfalt, zeer open asfalt of fluisterasfalt, cementbeton met dwarsvoegen, doorlopend gewapend beton en kleinschalige materialen in beton of natuursteen. Het is aangewezen dat voor elk weggedeelte het meest aangewezen verhardingsmateriaal wordt gekozen in functie van de verschillende doelstellingen voor de betrokken plaats. In het verleden is vaak gekozen voor fluisterasfalt, maar daar is men steeds minder enthousiast over, ook op internationaal vlak. Het wordt dan ook steeds minder gebruikt, en ik pleit ervoor om het helemaal niet meer te gebruiken.

Door de situatie in Diepenbeek en de uitspraak van de rechtbank heb ik laten nagaan hoeveel gelijkaardige rijstroken er in Vlaanderen zijn. Het zijn er 54 met een totale lengte van 350 kilometer, of ongeveer 5 procent van het Vlaamse wegennet.

Dan is er nog de problematiek van de borden. Mijnheer Peumans, het bord geeft niet de snelheid aan, maar waarschuwt dat er een strook fluisterasfalt komt en onderaan wordt wegegeven hoe lang die strook is. Het is aan de bestuurder om dan de nodige voorzichtigheid aan de dag te leggen, rekening houdend met de weersomstandigheden. Concreet moeten er 168 borden worden geplaatst. Een aantal daarvan zijn reeds geplaatst. Ik heb een schema met het aantal te plaatsen borden per provincie. In Limburg moeten er drie wegvakken bijkomen, en daarvoor worden acht borden geplaatst.

Het plaatsen van deze borden kost natuurlijk geld. Ik wil daar voorzichtig mee omspringen omdat er langs onze gewestwegen al heel wat borden staan. Dit lijkt me echter de enige mogelijke oplossing, naast het opbreken van al die asfaltstroken, maar dat lijkt me geen optie. Er is een budget van 67.200 euro uitgetrokken voor de plaatsing van die borden. Daarbij is ook een timing afgesproken. Ik ben in dit dossier doortastend opgetreden.

De voorzitter: Mevrouw Dillen heeft het woord.

Mevrouw Marijke Dillen: Mijnheer de minister, in dit dossier hebt u inderdaad heel snel concrete initiatieven genomen. Het doet me ook plezier dat u niet blijft procederen zodra is aangetoond dat er effectief sprake is van aansprakelijkheid. Dit dossier bevat immers ook een tragisch menselijk aspect.

Ik ben tevreden dat er extra borden worden geplaatst, hoewel ik geen voorstander ben van nog meer borden op onze wegen. Ik dank u voor uw snel optreden in dit dossier.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Christian Verougstraete tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de berichtgeving betreffende de eventuele overname van de luchthaven Oostende-Brugge door het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende

Vraag om uitleg van de heer Jef Tavernier tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de luchthaven van Oostende

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de toekomst van de luchthaven van Oostende

De voorzitter: De heer Verougstraete heeft het woord.

De heer Christian Verougstraete: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, tijdens de nieuwjaarsreceptie van VOKA te Oostende op 24 januari laatstleden maakte de heer Vande Lanotte, tevens voorzitter van het Autonoom Gemeentebedrijf Oostende bekend dat hij met de Vlaamse overheid gesprekken wil aanknopen die ertoe moeten leiden dat de luchthaven van Oostende een NV wordt. Ze zou meer bepaald een dochterbedrijf worden van het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende waarin ook de privé-sector zou kunnen participeren. De heer Vande Lanotte zou dan ook de nieuwe baas van de Oostende luchthaven worden. Op die manier zou invulling worden gegeven aan de nieuwe beheersstructuur

voor de luchthaven. Overigens heeft de heer Vande Lanotte deze uitspraak gedaan zonder zijn eigen directiecomité te raadplegen.

In de beleidsbrief Openbare Werken staat dat het voortbestaan van regionale luchthavens als economisch knooppunt enkel kan worden gegarandeerd door een samenwerking met de privé-sector. De zelfstandiging van de beheersvorm van de luchthaven van Antwerpen en Oostende zou verder worden uitgewerkt na de inwerkingtreding van het Beter Bestuurlijk Beleid (BBB).

Mijnheer de minister, in 2005 stelde u dat de oprichting van een EVA Luchthaven Oostende niet was gepland in de nieuwe structuur van het beleidsdomein Mobiliteit. Op 19 januari 2005 verklaarde u tijdens de plenaire vergadering dat er geen dossier van overdracht bestond en dat het de bedoeling was een duidelijke visie op te stellen over de regionale luchthavens. Daarmee reageerde u op een persbericht waarin stond dat de infrastructuur en de terreinen van de luchthaven van Oostende door het Vlaamse Gewest zouden worden overgedragen aan het Oostendse stadsbestuur. Deze nieuwe berichtgeving confronteert ons opnieuw met de uitdrukkelijke vraag tot overname van het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende.

De luchthaven had tot nu toe het statuut van dienst met afzonderlijk beheer, of afgekort DAB, zonder eigen rechtspersoonlijkheid binnen het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Volgens de voorzitter van het gemeentebedrijf zou het Vlaamse Gewest nog een eenmalige investering doen van 22 miljoen euro voor een periode van 19 jaar.

Voor de luchthaven van Oostende werd vorig jaar een studie opgestart bij het Vlaams Instituut voor de Logistiek over de logistieke betekenis van de luchthaven. Deze studie gaat uit van de fundamentele vraag welk strategisch belang Vlaanderen heeft om naast de luchthaven van Zaventem een regionale luchthaven te behouden en uit te bouwen voor voornamelijk vrachtvervoer.

De demarches van de voorzitter van het Oostendse gemeentebedrijf en de berichtgeving over de toekomst van de luchthaven, namelijk dat die te weinig investeringen van de privé-sector lokt en tewerkstel-

ling creëert, zijn een duidelijke voorafname op de resultaten van de studie.

In 2005 was er in de luchthaven bijna 11 percent meer vrachtvervoer dan in 2004. Er is sprake van een recordjaar. De stijging gaat wel gepaard met minder vluchten, omdat verschillende maatschappijen zoals MK Airlines met grotere vliegtuigen vliegen waar meer vracht in kan. Ook de passagierscijfers stegen met meer dan 13 percent via de samenwerking met Jetair en Thomas Cook.

Er is een debat aan de gang over de tewerkstelling die de luchthaven zou creëren. Het luchthavencharter van 2003 waarin een verdubbeling van de werkgelegenheid werd vooropgesteld, zou niet worden gehaald.

Mijnheer de minister, bestaat over de nieuwe beheerstructuur reeds een akkoord met het Vlaamse Gewest? Werd dit dossier reeds besproken in de adviserende luchthavencommissie die op 25 november 2005 werd geïnstalleerd?

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de minister, ik kan me voorstellen dat u het een beetje beu wordt telkens op dezelfde vragen te moeten antwoorden. Die vragen worden telkens door dezelfde persoon geïnspireerd – dat lijkt een recidivist te worden. Vorig jaar verschenen in de pers berichten over een overname van de luchthaven door de stad Oostende, of toch door enkele mensen van het stadsbestuur. We hebben daar vragen over gesteld, maar u hebt die berichten formeel ontkend.

Ik vond ook het antwoord terug op een verzoekschrift (van de heer Bogaert) over de overheveling van de luchthaven naar de stad door het Vlaamse Gewest. In de laatste alinea antwoordt u: ‘De overname van de regionale luchthaven van Oostende door het havenbedrijf van Oostende is op dit ogenblik absoluut niet aan de orde. Dit is een denkpiste die ooit werd gesuggereerd en theoretisch mogelijk geacht. Besprekingen noch beslissingen konden voeding geven aan voornoemde persberichten.’

Waar het nieuws voor die persberichten dan vandaan kwam, kon niemand echt zeggen, al hadden we onze vermoedens. Zoals de heer Verougstraete al zei, nu moeten we niet meer raden naar de bron van die persberichten. Ook ik was aanwezig op de nieuwjaarsreceptie van VOKA. Daar hoort een mens al eens iets.

De voorzitter van VOKA Oostende serveerde een heel speciale aankondiging als toetje: de heer Vande Lanotte betrad het podium, niet als sp.a-voorzitter, maar als voorzitter van het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende. Hij deed een oproep voor de samenvoeging van havenbedrijf en luchthaven. Ik begreep daaruit dat hij een goed bestuurder zou zijn. Hij vond dat het Vlaamse Gewest er niet veel van bakt en wat de stad zelf zou doen, zou ze beter doen.

Hij had nog één bijkomende vraag aan het Vlaamse Gewest. Hij wil namelijk de ‘normale’ subsidies – zo worden recurrente subsidies dan beschouwd – van een periode van tien jaar laten vervangen door een eenmalige uitkering voor een derde van het totaal. Hij wil die subsidie wel in één keer en wel onmiddellijk. Het havenbedrijf zou daarna niets meer vragen en een rendabele onderneming worden. Dat is, mijnheer de minister, een blaam voor u en uw voorgangers.

Het is dus blijkbaar geen gerucht of persbericht. Het is een verklaring, een oproep van een niet onbelangrijke inwoner van Oostende, in het openbaar, voor 2000 aanwezig. Daarom kan ik me moeilijk voorstellen dat hij dat zomaar lanceert zonder voorafgaande besprekingen, zonder een begin van een akkoord of een soort voorontwerp. Gezien uw vroegere verklaringen, mijnheer de minister – en ik ben volledig bereid om die voor juist en waar te aanvaarden –, stel ik u opnieuw de vraag: zijn er nu wel of niet besprekingen gevoerd? Zijn er beslissingen of ontwerpen van beslissing genomen? Is de mogelijkheid reëel dat het Vlaamse Gewest een eenmalige subsidie zou geven van 22 miljoen euro? Dat zou moeten dienen als startkapitaal voor een luchthaven in een nieuwe structuur. Het zou dan niet langer een Vlaamse maar een Oostendse luchthaven zijn, in autonoom beheer en met participatie van de privésector. Kunnen wij klaarheid krijgen in dit dossier, mijnheer de minister?

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Mijnheer de voorzitter, mijn vraag ligt in de lijn van de vorige. Op de VOKA-nieuwjaarsreceptie op 24 januari 2006 ontvouwde de heer Vande Lanotte zijn plannen voor de luchthaven van Oostende.

Het is goed dat iedereen plannen en ideeën heeft. Een denktank kan een zinvol instrument zijn, maar de vraag is wie deze plannen draagt. Als het erom

gaat de luchthaven rendabel te maken, dan is dat een goede denkoefening.

Deze plannen houden niet alleen omgevingswerken in om de luchthaven uit te bouwen en het verkeer in de omgeving van de luchthaven te ontlasten, maar ook veranderingen in de beheersstructuur van de luchthaven en de werking van de luchthaven. Ik heb u net een kopie bezorgd van het A4'tje dat werd uitgedeeld op de VOKA-bijeenkomst. De luchthaven zou een naamloze vennootschap worden die een dochtermaatschappij is van het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende, met een participatie van privé-middelen. De luchthaven zou autonoom werken, en niet meer onder de koepel van het Vlaamse Gewest. Het gewest zou een eenmalige investering doen van 22 miljoen euro. De brandweer en de beveiligingsdiensten worden verder door de overheid betaald. De overeenkomst met het gewest kan na tien jaar worden verlengd. Die gegevens vindt u terug op het A4'tje.

Hoewel dit nieuws is voor sommigen, wordt het door anderen afgedaan als een verkiezingsstunt. Er was vorig jaar reeds sprake van een overheveling van de terreinen en infrastructuur van de luchthaven door het Vlaamse Gewest, zoals al door de heer Tavernier werd aangehaald. Het havenbestuur zou carte blanche krijgen om cruisereizigers en passagierstrafieken van vliegtuigen op elkaar af te stemmen. Deze stelling werd toen ondersteund door professor Allaert, hoofd van de werkgroep Mobiliteit en Ruimtelijke Planning van de Universiteit Gent. Volgens hem is het noodzakelijk om beide havens onder één beheer te brengen. De koers van de luchthaven moet volgens mij worden bepaald door die van de zeehaven, en niet omgekeerd.

Als we dat denkspoor volgen, moeten we de haven van Zeebrugge daar dan niet inpassen? Hoe moet die structuur er dan uitzien? (*Opmerkingen*)

Dat kan misschien onder de koepel van het Vlaamse Gewest, of onder een nieuwe koepel, of onder de provincie. Ik wil gewoon die suggestie doen.

Mijnheer de minister, kunt u deze plannen formeel ontkennen of bevestigen? Bent u op de hoogte van de plannen van de sp.a-voorzitter? Kunt u ermee instemmen dat de luchthaven zou worden overgeheveld naar het havenbedrijf?

Moet de mogelijke overheveling van de terreinen en infrastructuur van de Oostendse luchthaven niet

eerst worden besproken in het Vlaams Parlement? Het parlement en de regering zijn hiervoor toch de eerste gesprekspartners. Wat is, in het licht van die recente ontwikkelingen, uw visie op de toekomst van de luchthaven?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil me niet bemoeien met Oostendse aangelegenheden. Ik zou het debat willen verruimen.

Slechts één krant heeft hier echt aandacht aan besteed, dat was De Tijd. U ging vorig jaar spreken voor Nedwerk Scheldemond, afdeling Antwerpen van de Nederlandse Kamer van Koophandel. U lanceerde een idee dat professor Allaert al heeft verdedigd, namelijk om in de Westerschelde een nieuwe luchthaven uit te bouwen voor vracht- en/of personenluchtvaart. Dat verwonderde me niet, ik ken uw dynamiek.

Het gaat om twee artikels in De Tijd, één van 10 en één van 12 december. Ik heb dit proberen na te trekken via die Nederlandse club. Daar werd ik doorverwezen naar uw woordvoerder. U hebt in elk geval gezegd dat er een markt zou zijn. Ik moet goed oppassen dat ik de kranten juist citeer. 'Vlaanderen en Zeeland en de zeehaven Antwerpen moeten hun uitstekende maritieme en logistieke ligging uitbuiten. Dat zal een regionale luchthaven uniek maken.' U bedoelde daarmee een luchthaven in de Scheldemond. Eigenlijk zegt u daarmee dat de ellende van de Oostendse luchthaven het lijden niet waard is. Ik heb begrepen uit uw begroting dat u zelfs geld te weinig hebt om aan alle veiligheidsvoorschriften te voldoen. We hebben het daar al over gehad.

Hoe moeten we die uitspraak interpreteren, mijnheer de minister? Wat is precies uw visie op die nieuwe luchthaven in de Scheldemond? U linkt die aan de provincies Oost- en West-Vlaanderen en Zeeland. In Oost- en West-Vlaanderen zegt men 'in het noorden van de provincie' en daarmee bedoelt men de lijn Brugge-Gent. Brugge en Oostende liggen bij mijn weten niet zo ver uit elkaar. Zit daar een bepaalde filosofie achter? Wilt u dit aan de heer Vande Lanotte overlaten? Ik weet niet wat hij met die grond gaat doen. Vervolgens zegt u dat u eraan denkt een nieuwe luchthaven te bouwen.

Vorig jaar hebt u binnen de SERV de Luchthavencommissie geïnstalleerd. Dat is een nuttig instru-

ment. De vorige regering heeft een forum opgericht voor de luchthavens. We zijn ook bevallen van een heel dik rapport met een massa aanbevelingen. Zult u de Luchthavencommissie om advies vragen?

Strategie is in deze zaak van groot belang. Wallonië heeft twee regionale luchthavens. Bierset heeft recent een ontvangsthal gebouwd voor één miljoen reizigers. De haven is misschien te eenzijdig geënt op TNT, zoals Zaventem op DHL. Charleroi kent nog steeds een sterke groei en bloei, vooral door Ryanair.

Wat is op lange termijn uw visie op en strategie voor onze twee beroemde regionale luchthavens? In mijn ogen is het alleen maar kommer en kwel, zowel in Antwerpen als in Oostende. Ik hoor vreemde verhalen over Oostende. Het komt niet echt van de grond. De luchthavencommandant doet allerlei uitspraken. Waar wilt u naartoe? Zal de Luchthavencommissie een duidelijk advies geven? Hoe zit het met die nieuwe luchthaven in de Scheldemond?

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, ik zit al elf jaar in deze commissie. Dat thema keert met een zekere frequentie altijd terug. Ik zie tot op vandaag geen duidelijke achterliggende visie. Zeker in het geval van Oostende zie ik echter wel een verborgen agenda.

Dit is de tweede uitspraak over de luchthaven van Oostende van de sp.a-voorzitter. De eerste keer heb ik u ook ondervraagd. U hoorde het toen ook in Keulen donderen, en ik vrees dat het weer van hetzelfde laken een broek is. De sp.a-voorzitter lanceert enkele ideeën. Op zich kunnen dat best zinvolle denkoefeningen zijn. Ook een uitbreiding naar Zeebrugge is de moeite van een onderzoek waard, maar dat laatste kan niet onder de Oostendse verantwoordelijkheid.

Het intrigeert me, in het licht van een totaalvisie, dat de minister van Ruimtelijke Ordening besloten heeft om een bijzonder plan van aanleg goed te keuren van het woonuitbreidingsgebied tussen enkele wijken vlakbij de Oostendse luchthaven. Oorspronkelijk vroeg men er 500, het zijn er 250 geworden. Dat is de institutionalisering van miserie. Daarmee stimuleert de minister de bouw in de buurt van de luchthaven. Over enkele jaren ontstaat er dan een comité en wordt de luchthaven gesloten. Hoe past dit in een algemene toekomstvisie op de regionale luchthaven?

Voor mij kan er geen sprake zijn van het idee van de heer Vande Lanotte. Hij wil dat Vlaanderen 22 miljoen euro investeert, dan de haven haar gang laat gaan en dan zien we wel weer over tien jaar. Ik heb hier in de vorige jaren veel over gelezen en naar veel sp.a'ers geluisterd. Mijnheer de minister, ik heb goed geluisterd naar uw voorgangers. Ik ben er steeds meer van overtuigd dat sp.a op termijn de luchthaven van Oostende wil sluiten. Daarmee zouden ongelooflijk veel hectare woon- en industriegebied vrijkomen. Als dat de verborgen agenda is die meespeelt, waar zijn we dan mee bezig?

Mijnheer de minister, u hebt beloofd dat we hier zouden debatteren over het oordeel van de Luchthavencommissie om dan een visie op lange termijn te ontwikkelen. Belangrijk daarbij zijn de investeringen en de constructies. Op een eerdere interpellatie van mij hebt u geantwoord dat de EVA-structuur niet meer aan de orde was voor Oostende. Wat is in Oostende dan wel aan de orde? Wat is de visie van de Vlaamse Regering?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, het doet me plezier dat de regionale luchthavens op zoveel belangstelling kunnen rekenen. Dat is terecht, want dat hebben ze ook nodig.

Enkele maanden geleden heb ik aan het VIL, het Vlaams Instituut voor Logistiek, gevraagd om een studie uit te voeren over de luchthaven van Oostende. Die moet ons toelaten om met kennis van zaken niet alleen de toekomst uit te stippelen, maar ook om toekomstige acties te plannen om de toekomst van deze regionale haven te verzekeren. We hebben ook nog Deurne en de zakenluchthaven van Bissegem. Op basis van dat studiemateriaal moeten we komen tot een duidelijke visie. Ik zal de nodige stappen zetten om de studie te bespoedigen. Dat dat in het verleden niet is gebeurd, kan ik alleen maar samen met u betreuren, maar daar komen we niet veel verder mee.

Het is evident dat het parlement er een aanzienlijke inbreng in zal hebben, want de decreetgever heeft daarin het laatste woord. De Luchthavencommissie is opgericht met het specifieke doel om vanuit de markt een strategische visie te ontwikkelen.

Mijnheer Peumans, er werd me gevraagd mijn visie te geven over de nieuwe luchthaven. Ik heb op de

bijeenkomst van Nedwerk een uitgebreide toespraak gehouden. Als u die nog niet in uw bezit hebt, kan ik u die bezorgen. Mijn conclusie was dat ik niets uitsluit. De vraag is of de privé-sector, die daar aanwezig was, bereid is daar zwaar in te investeren. Er bestaat bovendien heel wat regelgeving, in eerste instantie inzake leefmilieu, die het allemaal niet zo evident maakt. U hebt er terecht naar verwezen dat ik iemand ben die elke suggestie of idee wilt onderzoeken, zeker als daar de nodige middelen bij worden gegeven. Ik heb sinds die toespraak en het artikel niets meer gehoord van de privé-sector. Ik vermoed dat er nog wordt gezocht naar middelen om dat te concretiseren.

Op de vraag of ik formeel gevraagd ben door het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende om te onderhandelen of over dat spoor verder van gedachten te wisselen, is het antwoord neen. Er is geen enkele formele vraag gesteld, noch door de voorzitter, de heer Vande Lanotte, noch door het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende. Dit is reeds aan bod geweest naar aanleiding van een vraag van de heer Decaluwe op 19 januari 2005. Ik stel vast dat deze problematiek een zekere periodiciteit kent. Ik hoop dat we in januari 2007 al heel wat verder zullen staan en heel concreet de toekomst en verdere ontwikkeling van de regionale luchthavens, en in het bijzonder de regionale luchthaven van Oostende, kunnen bespreken, als de bespreking dan al niet is afgerond.

Mijnheer Verougstraete, het dossier is nog niet besproken in de Vlaamse Luchthavencommissie. Er is blijkbaar een foldertje uitgedeeld, maar dat is nog niet officieel aan mij overgemaakt, laat staan aan de administratie of de Vlaamse Luchthavencommissie.

Mijnheer Tavernier, ik kan zeer formeel stellen dat er van het investeringsprogramma van 22 miljoen euro of een investeringssubsidie aan een op te richten NV, op dit moment geen sprake is. Ik heb daar geen vraag voor gekregen. Bovendien, mochten we dit in overweging nemen, dan zijn er ook nog Deurne en de andere regionale luchthavens. Het kan niet om alleen voor Oostende, in een hypothetisch scenario, een eenmalige injectie van 22 miljoen euro te geven en de andere regionale luchthavens wat te laten aanmodderen.

Het Beter Bestuurlijk Beleid heeft niet geleid tot de oprichting van een aparte EVA, maar – en ik citeer mezelf: ‘De regionale luchthavens en de luchthaven Oostende in het bijzonder, dat een afzonder-

lijk beheer binnen het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap is, evolueert het best naar een meer verzelfstandigde beheersvorm die de luchthaven de mogelijkheid biedt om zich sterker op de wereldmarkt te profileren. Deze beheersvorm moet ook de mogelijkheid scheppen om privé-partners en -investeerders aan te trekken.’ Ik ben er wel van overtuigd dat we niet alleen wat Deurne betreft maar ook Oostende en Bissegem, moeten komen tot een grotere inbreng van privé-partners en -investeerders.

Ik wacht eerst de studie af. Ik ga ervan uit dat we deze maand of zeker in de loop van volgende maand over deze studie kunnen discussiëren, ook in dit parlement, mocht daar vraag naar zijn. Ik doe geen uitspraken en zet geen stappen zonder een degelijk onderbouwde basis te hebben, namelijk te weten hoe de regionale luchthavens zich verder kunnen ontwikkelen, wat de totale investering daarvoor moet zijn en hoe we problemen van brandweer en dergelijke kunnen aanpakken. Tot hiertoe is er geen enkele toezegging en geen enkel antwoord gegeven, omdat er geen enkele vraag is gesteld vanuit Oostende.

De voorzitter: De heer Verougstraete heeft het woord.

De heer Christian Verougstraete: Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik kan alleen vaststellen dat u geen vraag hebt gekregen van het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende en dat de uitspraak van de heer Vande Lanotte een platte verkiezingsstunt is.

Anderzijds ben ik verheugd dat u eindelijk een beslissing zult kunnen nemen op basis van het resultaat van de studies die u hebt aangekondigd en we over een duidelijke visie kunnen beschikken over de regionale luchthavens. We stellen daar al veel te lang vragen over, en er bestaat al veel te lang onduidelijkheid over de toekomst van deze luchthavens.

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de minister, ik dank u voor het duidelijke antwoord. Alleen is het jammer dat we met een herhaling van verklaringen, niet door u maar door anderen, worden geconfronteerd. Die moeten dan worden ontkend of genuanceerd. We hebben een duidelijke ontkenning gehoord van enige vraag en uiteraard ook van enige toezegging.

Voor een dergelijk forum publiekelijk dergelijke uitspraken doen, die niet steunen op onderhandelingen,

beslissingen of documenten, voedt veeleer de anti-politiek dan dat het beslissingen en oplossingen aanreikt. Mag ik een suggestie doen? Het zou interessant zijn dat u, mijnheer de minister, de organisatoren van het forum waar de toespraak is gehouden zou suggereren om in het vervolg het podium te geven aan politici die met concrete afspraken, plannen en toezeggingen afkomen, en niet aan politici die luchtballonnetjes oplaten die na een maand worden doorprikt.

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Mijnheer de minister, ik dank u voor het degelijke en uitgebreide antwoord. U hebt gezegd dat u hoopt dat voor de regionale luchthavens en specifiek voor Oostende, we tegen 1 januari 2007 al concretere afspraken en krijtlijnen hebben. Wanneer kunnen we het resultaat van de lopende studie verwachten, en wanneer kan die worden voorgesteld aan deze commissie en aan het Vlaams Parlement?

Het is zeer goed dat er een visieplan wordt ontwikkeld voor de verschillende regionale luchthavens. De strategische visie is bijzonder belangrijk. Aan de luchthaven van Oostende zijn heel wat toeristische aspecten verbonden. Dat thema komt vaak aan bod in de commissie bevoegd voor Toerisme. Er is een stijgend aantal passagiers voor citytrips. Dat kan een ontlasting voor de luchthaven van Zaventem betekenen. Er is bijvoorbeeld een grote stijging van toeristen uit Spanje en Groot-Brittannië. Met dergelijke vluchten zijn er op de luchthaven van Oostende geen problemen in tegenstelling tot bepaalde vrachtluchten: geen kerosinestank, geen lawaaihinder en de vliegtuigen scheren niet rakelings over de daken, maar gaan pijlsnel omhoog. Kan wat de strategische visie betreft, in de mate van het mogelijke rekening worden gehouden met het evenwicht tussen ecologie en economie en de omwonenden?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. U hebt gezegd dat de vraag u nog niet formeel is gesteld. De heer Verougstraete noemt het de zoveelste losse flodder van de heer Vande Lanotte. Als u nu een formele vraag krijgt, wat is dan uw antwoord?

Ik heb begrepen dat u voor een nieuwe luchthaven in de Scheldemond wacht op een privé-initiatief. U zegt

dat u sindsdien van niemand nog iets hebt gehoord. Is het dan een doodgeboren kind?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Er wordt gepeild naar mijn intenties. Uit respect voor deze commissie, en zeker voor de heer Peumans, wil ik daarop antwoorden.

Ik moet geen studie bestellen om dan uitspraken te doen vooraleer die studie klaar is. Ik kijk samen met u uit naar de resultaten van de studie. Ze heeft als zeer belangrijke opdracht een antwoord te geven op de vraag naar de toekomst van de regionale luchthavens in het algemeen en die van Oostende in het bijzonder. Als me nu formeel de vraag wordt gesteld, is mijn antwoord dat ik wacht op het resultaat van die studie en dat het debat pas kan starten als we alle elementen uit de studie kennen. Dan is niet alleen Oostende mogelijk vragende partij, maar kunnen ook andere actoren een rol spelen. Ik zal de regels toepassen die moeten worden toegepast, zijnde een openbare aanbesteding doen en dergelijke meer. Aangezien de decreetgever zeker het laatste woord heeft, is het aan u om een decreetwijziging door te voeren in een bepaalde richting.

Wat betreft de nieuwe luchthaven moet ik zeer veel energie steken in het openhouden van de huidige regionale luchthavens. Ik heb het in de eerste plaats over Deurne, waar we een doorbraak hebben gerealiseerd wat betreft de bomen. Nu moet dat nog worden uitgevoerd, daar zijn we mee bezig. Aan de tweede fase, namelijk de PPS en het MER inzake de tunnel en de omleiding, zal nog hard moeten worden gewerkt.

Hetzelfde geldt voor Oostende. Een nieuwe luchthaven vraagt verschrikkelijk veel middelen. Ik zie dat op basis van de begrotingsbesprekingen en begrotingscontrole op dit moment niet onmiddellijk zitten, tenzij ik middelen krijg, maar dat moet dan van de privé-sector komen. Als er geld van de privé-sector is, zijn we er echter nog niet, want er zijn Europese en andere regels, zeker inzake leefmilieu, waardoor een nieuwe luchthaven niet evident is.

Als ik enerzijds zeg dat de bestaande regionale luchthavens meer moeten evolueren naar een verzelfstandiging met privé-investeringen, zou het vrij onlogisch zijn een nieuw te bouwen luchthaven volledig met middelen van het gewest te financieren.

Ik dank de leden voor de praktische tips. Mijnheer Tavernier, ik stel voor dat u zelf VOKA die suggestie

doet. Ik ben niet goed geplaatst om die vraag te stellen, want er zou uit kunnen worden afgeleid dat er nog maar een persoon mag komen spreken, namelijk uw dienaar, en dat wil ik niet hebben.

Er is me gevraagd wanneer de studie zal zijn afgerond. Ik heb begrepen dat men er al vrij ver mee staat, maar ik dring aan op een snelle conclusie ervan. In een volgende fase zou een soort klankbordgroep worden georganiseerd. Ik hoop de studie in de loop van de maand maart te ontvangen, en ik zal die dan aan de commissie overmaken. Ik zal verdere stappen ondernemen om een strategische visie te ontwikkelen, onder meer op basis van die studie.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verkeersafwikkeling in de zuiderrand van Antwerpen

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik heb in deze commissie meermaals verschillende ministers van Openbare Werken ondervraagd over de verkeersproblemen in de zuiderrand van Antwerpen. Ook de gouverneur werd reeds gecontacteerd over de slechte verkeersdoorstroming, en een aantal burgemeesters van de zuiderrand hebben in een vergadering hun bezorgdheid uitgedrukt over de verkeerssituatie. Er bestaat momenteel zeer veel onduidelijkheid over verschillende projecten inzake openbare werken die in de zuiderrand worden gepland.

Ik overloop hierna de verschillende problemen. Er is het dossier over de doortrekking van de expresweg of N171. Er bestaat veel onduidelijkheid over het wel of niet aanleggen van die verbindingsweg en over de tijdslijm. Vooral de gemeente Rumst, de Pierstraat en andere straten in Aartselaar ondervinden grote hinder van de grote verkeersstromen die aansluiting zoeken naar de A12. Het is onduidelijk hoe dit dossier zal aflopen, aangezien hierover nog een aantal procedures lopen bij de Raad van State. Zitten we nog steeds in een planningsperiode?

Ook de oprit naar de E19 in Kontich vormt een zeer gevaarlijk en druk verkeersknooppunt op de N171.

Pendelaars uit de zuiderrand zoeken via dit knooppunt aansluiting met de E19. Aangezien de oprit in Edegem niet mag worden gebruikt, is de oprit in Kontich aangewezen. Hierdoor is de druk op de N171 in Kontich erg groot. Ook de oversteek aan de carpool richting Rumst is zeer ongelukkig en gevaarlijk. Bovendien is aan het kruispunt een grote school gelegen waar dagelijks meer dan 1000 leerlingen zich per fiets verplaatsen. Er werd in de streefbeeldstudie gesproken van een ondertunneling van dit kruispunt waardoor fietsers via een tunnel de N171 zouden kunnen kruisen. Het is echter onduidelijk hoe een en ander zal worden ingevuld. De fietstunnel past namelijk ook in het dossier van de doortrekking van de tramlijn van Mortsel naar Kontich, met eindhalte op het braakliggend stuk langs de N171 tegenover de school. Aangezien de uitvoering van de doortrekking van de tramlijn verschoven is naar 2012, kan ik me voorstellen dat we nog zes jaar zullen moeten wachten op de uitvoering van de fietstunnel – als die er al komt.

Daarnaast ondervindt de zuiderrand ook de druk van de A12 die zich parallel met de E19 een weg baant langsheen de Rupelstreek. Hoewel deze A12 een belangrijke verkeersader is, verloopt de doorstroming van het verkeer er erg moeizaam door de aanwezigheid van enerzijds talrijke verkeerslichten en anderzijds winkelketens en bedrijven. Er is ook nog heel veel onduidelijkheid over de toekomstplannen voor de A12. Het al of niet insleuven of omvormen tot autosnelweg is een discussie die volop leeft met het oog op een betere verkeersdoorstroming. Gisteren nog heeft een Antwerps schepen in de pers laten verstaan dat hij een tramlijn wil onder de A12. Wat is uw toekomstvisie op deze weg?

Een ander probleem situeert zich aan de andere kant van de zuiderrand waar pendelaars op de N1 een grote sluis aan de grens tussen Berchem en Mortsel moeten passeren. Omdat er geen doorkomen meer aan is, zoeken ze alternatieve wegen, waardoor deze wegen en woonwijken worden overbelast. Hun infrastructuur voldoet immers niet om deze grote toevloed aan verkeer aan te kunnen.

Een van die alternatieve wegen is de militaire baan. Het verkeer dat vanuit Deurne, Wommelgem en andere naar de zuiderrand van Antwerpen wil, wordt al snel tot stilstand gebracht aan de stadsgrens van Mortsel. Van verkeersdoorstroming is op deze baan allang geen sprake meer. Er moet dan ook stilaan duidelijkheid komen. Moet deze weg worden ondertunneld of omgeleid?

Vanuit Lier en Boechout is er ook een belangrijke verkeersader die aansluiting vindt op de N1, maar ook daar stoot het verkeer op de sluisen van Mortsel waardoor pendelaars via enerzijds Borsbeek en anderzijds Hove, Edegem en Kontich aansluiting zoeken naar de E19.

Mijnheer de minister, met deze schets van een aantal verkeerssituaties in de zuiderrand moet duidelijk zijn dat de toestand er heel ernstig is. Verschillende dorpskernen en gemeenten uit de zuiderrand kreunen onder de verkeersdruk die vooral ontstaat door slechte doorstroming op de gewestwegen. Bovendien kreeg u de jongste tijd kritiek dat u een koehandel voert met een aantal infrastructuurprojecten. Zo zou u het project van de streefbeeldstudie op de lange baan schuiven om de nieuwe brug in Temse te kunnen bouwen. De zuiderrand van Antwerpen is nochtans een bijzonder belangrijke economische regio, gelegen tussen de Antwerpse Ring, Mechelen en Brussel. Ze is dan ook zeer geliefd als werk- en woonregio. Om dit te kunnen blijven garanderen, moet ook het Vlaamse Gewest meewerken aan het verkeersbeleid. Minister Van Brempt en uzelf hebben onlangs initiatieven genomen om een betere doorstroming te garanderen van het openbaar vervoer, maar het is meer dan de hoogste tijd om dat ook te garanderen voor het autoverkeer.

Ik hoop dan ook dat u me duidelijkheid zult verschaffen over een heel aantal vragen. Hebt u in opvolging van een eerdere vraag om uitleg overleg gepleegd met de gouverneur om de problematiek op een aantal van deze opgesomde gewestwegen concreet aan te pakken? Zo ja, welke concrete voorstellen werden in het overleg voorgesteld? Hoe wilt u de belangrijke verbindingsweg A12 van Antwerpen naar Brussel herinrichten en binnen welke termijn? Klopt de bewering dat u een koehandel hebt gevoerd met een aantal infrastructuurprojecten, waardoor de doortrekking van de expresweg of N171 op de lange baan wordt geschoven? De gemeente Rumst zou nu toch bereid zijn om haar klacht bij de Raad van State in te trekken na onderhandelingen met u. Klopt dit, en is er een akkoord uit de bus gekomen?

Ook de provincieraad heeft een motie goedgekeurd waarin de meerderheid van de leden te kennen heeft gegeven de NI71 absoluut te willen doortrekken. Hebt u deze motie ontvangen, en hoe zult u hiermee omgaan? Op welke manier wilt u de aanleg van de goedgekeurde banaan uitvoeren, gelet op de arresten bij de Raad van State? Zal de streefbeeldstudie

met betrekking tot de doortrekking van de expresweg N171 worden uitgevoerd zoals goedgekeurd, in de overtuiging dat de arresten bij de Raad van State negatief worden beoordeeld? Zijn er nog inspraakrondes gepland? Bent u bereid om op korte termijn een oplossing te zoeken voor het knelpunt ter hoogte van het Sint-Ritacollege in Kontich, gelet op de langetermijnplanning inzake de doortrekking van de tramlijn in 2012?

Mijnheer de minister, sommige gemeenten nemen inmiddels zelf initiatieven om het verkeer te remmen en te verhinderen dat het de kernen binnenrijdt, via allerhande verkeersborden, sluisen, vluchtheuvels, kussens en dergelijke meer. Dit is begrijpelijk, maar daardoor wordt in veel gevallen het probleem naar een andere gemeente doorgeschoven. Op welke manier wilt u hier een betere coördinatie afdwingen? Hoe wilt u de bestaande gewestwegen beter benutten, rekening houdend met de talrijke wegversmallingen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, zoals ik al in mijn antwoord op een vorige vraag aanstipte, bestaan er heel wat fora en mogelijkheden om overleg te voeren over de problematiek van de gewestwegen. Ik wil de gouverneur dan ook niet extra belasten met dit specifieke probleem. Buiten de verschillende begeleidingscommissies en overlegmomenten tussen de administratie, BAM en gemeenten is er geen extra overleg georganiseerd. Wel antwoordde ik op 26 september 2005 op een schrijven van de burgemeesters van het kanton Kontich dat een overleg over de verkeersafwikkeling in dat kanton me noodzakelijk lijkt. Mijn administratie bereidt dit overleg dan ook voor.

Op 24 februari aanstaande wordt het streefbeeld voor de A12-Noord tussen Antwerpen en de Rupel in de Provinciale Auditcommissie behandeld. Indien dit wordt goedgekeurd, is er meteen een visie over hoe we deze weg veiliger kunnen inrichten. Deze visie wordt niet alleen gedragen door het Vlaamse Gewest, maar ook door de gemeenten die de A12 doorsnijdt. Dit is een eerste belangrijke stap, vooraleer er daadwerkelijk kan worden begonnen met ontwerpen en bouwen.

Het was en is echter duidelijk dat, om de A12 structureel veiliger te maken en tegelijkertijd een goede doorstroming te garanderen, grootschalige maatregelen nodig zijn, zoals bijvoorbeeld het ongelijk-

vloers maken van een aantal kruispunten. Dit vraagt uiteraard aanzienlijke middelen die tot nader order niet op de reguliere investeringsprogramma's terug te vinden zijn. In het streefbeeld zijn wel een aantal maatregelen opgenomen die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd. Het uitwerken en de financiering ervan zijn in handen van TV3V. Het gaat om veertien projecten die zich momenteel in de fase van het voorontwerp bevinden. Een exacte timing hiervoor kan, gezien de stand van zaken van het ontwerpproces, nog niet worden gegeven. Ik heb een overzicht bij van alle projecten, waaronder Aartselaar, kilometerpunt 29.38, de Boomsesteenweg en de Kleidallaan.

Ik weet niet wie het woord 'koehandel' in de mond heeft durven nemen, zeker met betrekking tot de Temsebrug. Alle collega's die hier aanwezig zijn, steunen dit project.

Wat de N171 betreft, is er het probleem van de ont-eigeningen die nog moeten worden doorgevoerd. Ik voorzie daartoe in de nodige middelen volgend jaar en het jaar daarop. We kunnen geen middelen aanwenden als de nodige procedures nog niet zijn afge-rond.

Wat de gemeente Rumst betreft, is er inderdaad over-leg geweest. In de kranten staat dat het probleem al opgelost zou zijn. Ik was daar blij verrast over, maar ik zal u pas medelen dat het probleem is opgelost zodra het ook effectief is opgelost. Dat zou beteke-nen dat de gemeente Rumst de bezwaren intrekt die bij de Raad van State zijn ingediend.

Ik heb effectief een motie van de provincieraad ont-vangen. Het is duidelijk dat het dossier van de N171 ook voor mij prioritair is. Ik heb me ertoe geënga-geerd om dat dossier op te lossen. Ik doe alles wat binnen mijn mogelijkheden ligt om hier een door-braak te realiseren.

Wat de aanleg van de goedgekeurde banaan betreft, wordt voor het gedeelte tussen de bruggen over de A12 en de KMO-zone te Boom-Niel, de N171a, het streefbeeld omgezet in een uitvoeringsklaar ontwerp en bestek. Na de nodige oteigeningen zullen de bedrijventerreinen Krekelenberg via de rotondebrug-gen op de A12 worden ontsloten. Naar verwachting zal in 2007 of 2008 kunnen worden gestart met de aanleg. Voor het doortrekken van de N171 tussen de A12 en het reeds bestaande traject van en naar de E19 zal in 2007 een ontwerp en een bestek klaar zijn. Het is mijn bedoeling om aansluitend op de aan-

leg van de N171a deze missing link in het Vlaamse wegnennet weg te werken.

Inzake de inspraakrondes heb ik de normale proce-dure gevolgd. Voor de realisatie van de N171 is de normale inspraak gegarandeerd, onder andere voor de procedure voor de stedenbouwkundige vergun-ning.

Het kruispunt ter hoogte van het Sint-Ritacollege in Kontich is opgenomen in de lijst van 800 aan te pakken gevaarlijke punten, die via de FFEU-budget-ten moeten worden weggewerkt. TV3V, die instaat voor studie en ontwerp van deze punten, zal voor de zomer met voorstellen voor maatregelen komen om de verkeersveiligheid aan de school te verhogen. Nadien zullen deze maatregelen worden uitgevoerd en zal de procedure verder worden gevolgd.

U vraagt hoe ik een betere coördinatie zal afdwingen van de initiatieven die sommige gemeenten al heb-ben genomen. Deze coördinatie is er in hoofdzaak al door middel van de mobiliteitsconvenants. Bij de opstelling van het mobiliteitsplan zitten alle partijen, waaronder de gemeenten en het gewest, al rond de tafel. Bij de beoordeling van de mobiliteitsplannen van de diverse gemeenten controleert de auditcom-missie dat de hinder niet van de ene gemeente naar de andere wordt verschoven.

De uitvoering van de plannen op lokale wegen is een zaak van de gemeente zelf. Er kan enkel succes wor-den geboekt door een goede samenwerking tussen de gemeenten onderling.

De gewestwegen waarop een reductie van het aantal rijstroken werd toegepast, zijn geselecteerd als secun-daire wegen type III. Dit wil zeggen dat op deze wegen en in uitvoering van het Ruimtelijk Structuur-plan Vlaanderen, voorrang moet worden gegeven aan openbaar vervoer en de zachte weggebruiker. Voor deze wegen bestaat ook telkens een alterna-tief onder de vorm van een parallel gelegen snelweg of secundaire weg, bijvoorbeeld de E19 en de N173 als alternatief voor de N1 te Mortsel en de E313 als alternatief voor de N12 te Deurne.

Inzake de doorstromingsproblematiek op gewestwe-gen ben ik ervan overtuigd dat er op verschillende manieren werk moet worden gemaakt van een ver-betering. Op korte termijn is er het geplande overleg. Op langere termijn moeten de geciteerde knelpunten worden opgelost via de ingrepen die gepland zijn in het masterplan Antwerpen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de minister, ik dank u hartelijk voor uw antwoord. Het was mijn bedoeling duidelijkheid te krijgen over een aantal dossiers waarover in de zuiderrand van Antwerpen heel wat ongenoegen bestaat. Ik ben verheugd dat ik vandaag eindelijk een antwoord heb gekregen op een aantal vragen die ik in deze commissie al vaker heb gesteld, ook aan vorige ministers.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitvoering van het geactualiseerde Sigma-plan

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in juli vorig jaar keurde de Vlaamse Regering het geactualiseerde Sigma-plan goed. Het is een onderdeel van de Scheldeverdragen die eind december met Nederland werden ondertekend. Op die manier zou worden voorzien in een optimale bescherming tegen overstromingen.

Mijnheer de minister, wat die beveiliging tegen overstromingen betreft, voorziet u tegen 2010 in een bedrag van 180 miljoen euro. Dat kondigde u onlangs aan, tijdens de plechtigheid ter herdenking van de 30e verjaardag van de overstromingsramp in Ruisbroek.

Op 26 januari 2005 heeft de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement de resolutie betreffende het project ontwikkelingsschets Schelde-estuarium aangenomen. Hierin vraagt het Vlaams Parlement aan de Vlaamse Regering 'betreffende de veiligheid op het vlak van overstromingen, bewarende maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat in de toekomst de keuze voor de bouw van een stormvloedkering of voor andere aanvullende ingrepen, wegens de genomen overstromingsrisico's, bijvoorbeeld door de stijging van de zeespiegel, mogelijk blijft en die opties volwaardig te onderzoeken.'

Ook de gemeenten die zijn verenigd in het Scheldelandspark dringen erop aan om deze optie te onderzoeken.

Mijnheer de minister, welke specifieke werken worden dit jaar en de komende jaren gepland in het kader van de afwerking van het oorspronkelijke Sigma-plan? Wat is hierbij de timing? Wat is de kostprijs per onderdeel? Welke specifieke werken worden dit jaar en de komende jaren gepland in het kader van het geactualiseerde Sigma-plan? Wat is hierbij de timing? Wat is de kostprijs per onderdeel? Wat is de timing om de bouw van een stormvloedkering of andere aanvullende ingrepen voldoende te onderzoeken, zoals gevraagd in de aangenomen resolutie betreffende het project ontwikkelingsschets Schelde-estuarium?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zelfs als we de Kyoto-doelstellingen halen, zullen een aantal gevolgen van het broeikas-effect niet meer tegen te houden zijn en zich in elk geval manifesteren.

Bovenal moeten we ons blijven inzetten voor een reductie van de uitstoot van broeikasgassen. De broeikasgassen die reeds uitgestoten zijn, vooral CO₂, blijven gedurende 100 jaar aanwezig in de atmosfeer en blijven dan ook een invloed uitoefenen. Dat betekent dat we ook mitigerende maatregelen moeten nemen om die effecten van het broeikas-effect tegen te gaan. Een van die effecten is een stijging van de zeespiegel. Mijnheer de minister, in welke mate wordt daar in het Sigma-plan rekening mee gehouden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer De Meyer, ik heb hier een overzicht van alle investeringen voor 2006 en de jaren nadien dat ik u zal laten bezorgen.

Op het fysisch programma 2006 wordt voorzien in ongeveer 25 miljoen euro voor waterbeheersing in het kader van de uitvoering van het Sigma-plan. In het kader van het oorspronkelijke Sigma-plan zijn voor 2006 een aantal heel concrete werken gepland.

Zo zal worden gewerkt aan het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde. Er zullen ook een aantal dijkwerken aan de Zeeschelde worden uitgevoerd. Verder is er de Afleidingsdijle te Mechelen en het herstellen van de waterkeringen.

Ook voor de komende jaren, 2007-2009, is er een exacte opgave van de geplande werken. Dit is belangrijk omdat het gaat over de uitvoering van het Sig-

maplan. Voor het geactualiseerd Sigmaplan is er in 2006 niets gepland. Vanaf 2007 is de inrichting van het overstromingsgebied Hedwigepolder gepland, en voor 2008 de inrichting van de Hedwigepolder en de Durmemonding. Ook de werken die voor 2009 zijn gepland, zijn opgenomen in het lijstje.

Over de bouw van de stormvloedkering zijn in de loop van 2005 enkele studies afgerond. Die studieopdrachten hadden als voorwerp een onderzoek naar de nieuwe inzichten, de technische evoluties en vernieuwingen, de gewijzigde omgevingsfactoren enzovoort. De actualisatie van het Sigmaplan is het resultaat van de samenhang van veiligheid en natuur.

Aanvullende ingrepen hangen af van externe factoren zoals de zeespiegelrijzing. Via monitoring zal de verdere evolutie worden opgevolgd. Deze evolutie is cruciaal in het al of niet dimensioneren van de stormvloedkering. De Ontwikkelingsschets 2010 – en zelfs 2030 – is duidelijk. Op basis van onze prognoses is het niet nodig zo'n stormvloedkering te bouwen als we het Sigmaplan en de geactualiseerde versie uitvoeren. We zullen dat natuurlijk opvolgen, ook op uw uitdrukkelijke vraag in de plenaire vergadering, mijnheer De Meyer.

De heer Glorieux heeft gelijk: als de evolutie van opwarming van de aarde en de stijging van de zeespiegel ernstige vormen aannemen, dan zullen we versneld bijkomende maatregelen moeten overwegen en nemen. Misschien vormt de stormvloedkering daarvan een element. Volgens de Ontwikkelingsschets 2010 is dat niet nodig, maar we houden het in de gaten.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Het oorspronkelijke Sigmaplan dateert van eind jaren zeventig. We zijn bijna dertig jaar verder. Voor de veiligheid van de mensen die langs een waterloop wonen, is het bijzonder belangrijk dat dit plan volledig wordt gerealiseerd. Ik zal dat voldoende regelmatig herhalen, zodat u opdracht kunt geven aan uw administratie om het plan zo spoedig mogelijk uit te voeren. Ik zal met veel aandacht uw schriftelijk antwoord verder bestuderen.

Het geactualiseerde Sigmaplan is intussen goedgekeurd. Ook de uitvoering daarvan zal ik in de komende jaren kritisch opvolgen.

Ten slotte wil ik even stilstaan bij de stormstuwkering. Uw antwoord is correct, mijnheer de minister, en u hebt de wetenschappers aan uw zijde. Verschillende wetenschappers hebben er – zowel in binnen- als buitenland – immers op gewezen dat die stormstuwkering op termijn ongetwijfeld noodzakelijk wordt. Ik vertel u geen geheimen: niet iedereen binnen de administratie deelt die visie.

Het Vlaams Parlement heeft die resolutie goedgekeurd. Ik heb begrepen dat u bereid bent, zoals het hoort, die uit te voeren, maar ook daar zal ik u af en toe aan herinneren omdat de eerste stappen in deze regeerperiode moeten worden gezet.

Mijnheer de minister, u staat met uw beleid voor drie kenmerken: verstandig groen, efficiënt en grote betrokkenheid van de ondergeschikte besturen, zoals provincies, gemeenten en Polders en Wateringen. Die zijn ook vragende partij. Ik ben slechts een tolk. Ik kijk met belangstelling uit naar de aanvang van die studie.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stagnerende concurrentiewerking van de Vlaamse energiemarkt

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stagnatie van de vrijmaking van de energiemarkt en de positie van groenestroomleveranciers

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de minister, de Vlaamse energiemarkt werd halfweg 2003 vrijgemaakt. Dat moest leiden tot meer concurrentie, en dat zou dan weer leiden tot een betere prijszetting voor de consument. We moeten erkennen dat onze vrijgemaakte markt tweeënehalf jaar later niet helemaal werkt zoals we hadden gehoopt en vooropgesteld. Dat is niet uw verantwoordelijkheid. We kunnen ons afvragen of we niet te snel zijn geweest. Wallonië is meer getemporiseerd en transparant te werk gegaan. Tot op vandaag zijn er nog onnoemelijk veel restricties over de complexiteit van de markt,

slechte communicatie, bedenkelijke handelspraktijken, zwakke concurrentie, dominantie van bepaalde actoren, de ombudsdienst ontbreekt, enzovoort. Ik verwijs naar de werkzaamheden van de ad-hoccommissie Energiearmoede. Daar bleken ook die bedenkelijke handelspraktijken waar de zwaksten het eerste slachtoffer van zijn. U hebt dat allemaal al geschreven in uw beleidsbrief in het kader van onze staatsstructuur. Ik trap dus open deuren in.

Onlangs liet de VREG via de media weten dat de concurrentiewerking op de markt is stilgevallen. Het huidige beperkte aandeel van de nieuwe leveranciers stagneert en daalt zelfs bij sommige, terwijl de klassieke leveranciers opnieuw aan klanten winnen. Ik heb daar op zich geen problemen mee, wat me interesseert is transparantie en een gunstige prijszetting voor de consument. De VREG klaagt een aantal knelpunten aan en formuleert zelf voorstellen vooral op het niveau van de distributie. Ze pleit vooral voor een vereenvoudiging van de datavergaring en de datatransmissie tussen de verschillende spelers en – weliswaar buiten Vlaamse bevoegdheid – voor een vereenvoudigd systeem voor het bepalen van de distributietarieven. Ze heeft ook een proefballonnetje opgelaten: ze stelt voor om de vergoeding van de distributienetbeheerders te baseren op het vermogen in plaats van op het verbruik.

Mijnheer de minister, kunt u de mening van de VREG volgen? Welke initiatieven kan de Vlaamse overheid en op korte termijn nemen om de al dan niet stagnerende concurrentiewerking tegen te gaan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Decaluwe, als minister van Energie deel ik de bezorgdheden van u en van de VREG.

Verschillende knelpunten beletten inderdaad dat de Vlaamse energiemarkt voldoende concurrentieel is. De VREG heeft, in overleg met mijn kabinet, reeds verschillende initiatieven genomen om een aantal van de knelpunten weg te werken. Het is de bedoeling de VREG verder te laten uitgroeien tot een kenniscentrum van de Vlaamse energiemarkt. Naast het in kaart brengen van de markt en het opstellen van statistieken over de marktontwikkeling, gaat de VREG zich nu ook structureel buigen over de knelpunten in de marktorganisatie. Dat moet leiden tot een betere dienstverlening aan de eindafnemers. U legt de vinger op de wonde. Er zijn knelpunten, en we pakken die aan.

Ik heb voor u een overzicht van acties op korte termijn in samenwerking met de VREG. Ten eerste zijn heel wat problemen van de energieleveranciers terug te voeren tot laattijdige of foutieve gegevensuitwisseling tussen alle actoren in de energiemarkt. De VREG is al ver gevorderd betreffende de opname van de Service Level Agreements in de toegangscontracten tussen de netbeheerders en de energieleveranciers.

Ten tweede was er een federale gedragscode die positieve effecten had op de rechten van de consument in de vrijgemaakte elektriciteits- en gasmarkt. Die wordt nu aan een evaluatie onderworpen, en daar zullen bijkomende initiatieven uit voortvloeien. Een voorbeeld daarvan is het opleggen van schriftelijke contracten tussen afnemers en energieleveranciers.

Ten derde moet er nauwer worden samengewerkt tussen de VREG, het federale meldpunt Hermes en de Algemene Dienst Controle en Bemiddeling van de FOD Economie. Ook op dat vlak zullen initiatieven worden genomen.

Ten slotte is er de problematiek van de informatieverstrekking bij verhuis van particulieren. De VREG zal binnenkort een gedrukte versie verspreiden van de verhuisfolder die totnogtoe enkel van de website te downloaden was. Ook werkt de VREG aan een nieuw communicatieplan als antwoord op de vaststelling dat veel Vlaamse afnemers zich nog steeds onvoldoende geïnformeerd voelen. Op korte termijn zullen bijkomende initiatieven genomen worden.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het eerste deel van mijn vraag loopt grotendeels gelijk met die van de heer Decaluwe. De heer Pictuel van de VREG maakt zich erg ongerust omdat de werking van de vrije markt blijkt stil te vallen. De nieuwe spelers op de markt slagen er maar niet in een voldoende grote marktpositie te verwerken, zodat er nog geen sprake is van een echte vrije-marktwerking.

De kosten die de nieuwkomers moeten maken om klanten te winnen, zijn zo hoog dat een uitbreiding van het klantenbestand samengaat met grote verliezen. Bovendien beschikt de oud-monopolist over een heleboel oude, niet-milieuvriendelijke en afgeschreven centrales. Het is moeilijk om tegen die centrales te concurreren met een nieuwe productiecapaciteit die nog moet worden afgeschreven. De nieuwelingen

hebben het voordeel niet gekend van afschrijvingen in een monopoliepositie.

Toch blijft de VREG ervan overtuigd dat iedereen in Vlaanderen die zelf actief op zoek gaat naar de goedkoopste leverancier, geld kan besparen. Dat is belangrijk. In de meeste gevallen betekent dit dat mensen weggaan bij de standaardleverancier.

Een tweede belangrijk aspect dat blijkt uit de verbruikersenquête van de VREG, is dat het aantal stroomverbruikers dat beweert bereid te zijn om te betalen voor groene stroom, met 6 procent afnam. Ik kan daar enig begrip voor opbrengen, want waarom zou men meer moeten betalen voor groene stroom? Dat is op zich niet logisch, zeker als we de enorme externe milieukost in beschouwing nemen die klassieke centrales aan de samenleving kosten, maar die niet tot uiting komt in de kilowattuurprijs.

In de praktijk blijkt overigens dat een aantal groenestroomleveranciers voordeliger zijn dan leveranciers van grijze stroom. De notie dat groene stroom duur is, klopt dus niet helemaal. Het spreekt wel voor zich dat groene stroom voor de klassieke leveranciers niet meer is dan een marketingmiddel om extra winsten te boeken. Anderzijds mag het geen verwondering wekken dat veel burgers niet voor groene stroom kiezen als ze merken dat zelfs de Vlaamse overheid haar voorbeeldrol niet opneemt, maar voor een grijzestroomleverancier kiest. De Vlaamse overheid verbruikt het equivalent van 50.000 Vlaamse gezinnen aan elektriciteit.

Mijn eerste vraag hebt u al beantwoord bij de vraag van de heer Decaluwe. Ik twijfel eraan dat de opgesomde initiatieven zullen volstaan om die markt opnieuw vlot te trekken. Ik hoop met u dat het wel zo zal zijn, en dat de VREG inspanningen zal leveren.

Mijnheer de minister, acht u het nuttig een informatiecampagne te organiseren over de prijsvoordelen die een bewuste leverancierskeuze kan opleveren? We worden overstelpt door reclame van leveranciers, maar een onafhankelijke openbare voorlichtingscampagne van de overheid zou een grotere geloofwaardigheid hebben.

Ik merk in de enquête van de VREG dat 82 procent van de mensen zegt dat de elektriciteitskost een belangrijk deel van het gezinsbudget uitmaakt, maar anderzijds blijkt dat maar 42 procent van de

gezinnen inspanningen heeft gedaan om van stroomleverancier te veranderen. 45 procent zegt zelfs nog nooit de energiefactuur te hebben bekeken. Dat doet vragen rijzen over de vraag of de prijs van de elektriciteitsfactuur echt zo belangrijk is, of wat speelt er nog mee?

Het is belangrijk dat we de mensen proberen te overtuigen om bewust gebruik te maken van de vrije markt en op zoek te gaan naar de leverancier die het best bij hun gebruiksprofiel past. We kunnen er ons niet van afmaken door te zeggen dat de VREG een heel goede website heeft waar mensen zelf op zoek kunnen gaan naar de meest voordelige stroomleverancier. Het probleem is dat vooral voor de categorie van gezinnen die er belang bij heeft een goedkopere stroomleverancier te kiezen, het medium internet jammer genoeg net iets te hoog gegrepen is. Deze mensen moeten via andere informatiekanalen worden bereikt.

Welke initiatieven zult u nemen om mensen aan te moedigen om ook voor groene stroom te kiezen? Het is belangrijk dat de doelstelling van de Vlaamse overheid is om groene stroom te promoten. Dan moeten ook de burgers worden aangemoedigd om die stap te zetten en moet de Vlaamse overheid haar voorbeeldrol opnemen. Als de gelegenheid zich voordoet – dat betekent bij het aflopen van het huidige contract –, zal de Vlaamse overheid dan haar voorbeeldrol opnemen en kiezen voor een groene of op zijn minst een groenere stroomleverancier?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mijnheer Glorieux, op uw eerste vraag heb ik het antwoord al gegeven bij de vraag van de heer Decaluwe.

In antwoord op de tweede vraag, wijs ik er voor de algemene duidelijkheid op dat de VREG al heel wat inspanningen heeft gedaan. 70 procent van de afnemers is een overeenkomst aangegaan, hetzij met de oude, hetzij met een nieuwe leverancier. Overigens komt het de overheid niet toe een bepaalde leverancier te bevoordelen of te benadelen. Ik noteer uw opmerking dat de heel goede website van de VREG niet de mensen bereikt voor wie het voordeel van een overstap het grootst zou zijn. Ik zal uw suggestie aan de VREG overmaken zodat kan worden nagegaan of er ook andere kanalen kunnen worden aangesneden, waarbij we er altijd vanuit gaan dat noch de overheid

noch de VREG bepaalde leveranciers kan voortrekken of achteruit schuiven.

Ik kom tot uw derde vraag. Het is de verdienste van de vorige regering dat wij voor productiesteun in plaats van consumptiesteun kiezen. U meent terecht dat we nog bijkomende initiatieven moeten nemen om het opwekken van groene stroom te ondersteunen met allerlei initiatieven, zoals een verhoogde fiscale investeringsaftrek, ecologiepremies en certificaten. Met de groenestroomcertificaten geven we aan de groenestroomproducenten extra inkomsten, en die kunnen op die manier de groene stroom aan vergelijkbare prijzen als de grijze stroom verkopen aan leveranciers of rechtstreeks aan de eindklant. Dat blijkt uit de prijssimulatiemodule van de VREG. Voor een huishouden met een verbruik van 3500 tot 4000 kilowattuur op jaarbasis vindt men tussen de goedkoopste leveranciers ook de leveranciers die groene stroom aanbieden.

Samen met mij moet u vaststellen dat het aanbod aan groene stroom de voorbije jaren is gestegen. U zult daar gelukkig mee zijn, net als ik trouwens. De productiecapaciteit die werd goedgekeurd door de VREG voor de toekenning van groenestroomcertificaten, komt overeen met 1550 gigawatt of het huishoudelijk verbruik van ongeveer 1 miljoen Vlamingen. Volgens een recente VITO-studie zou de groenestroomproductie bij een ongewijzigd beleidskader tegen 2010 nog toenemen tot 3970 gigawatt.

Net zoals de prijs en de dienstverlening zal ook het aandeel groene stroom mee in overweging worden genomen bij het opstellen van de aanbesteding tegen 2007. De samenstelling en de weging van de beoordelingmaatstaven door de Vlaamse Regering moet nog gebeuren, rekening houdend met het feit dat de leveringsprijzen, de leverancierskeuze en de leveringsvoorwaarden voor de Vlaamse overheid zullen verschillen ten opzichte van de huishoudelijke afnemer.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is terecht dat we voor de promotie van groene stroom productiesteun geven. Het is echter belangrijk te laten onderzoeken in welke mate er een tweesporenbeleid mogelijk is, om naast de productiesteun ook de consument zelf aan te sporen om bewust te kiezen voor een groenestroomleverancier.

Het verheugt me dat vanaf 2007 het aspect groene stroom mee in overweging zal worden genomen bij

de keuze van een nieuwe stroomleverancier. Ik hoop dat dit dan meer zal zijn dan een weging van 3 procent in het totale pakket, zoals bij voormalig minister Bossuyt het geval was.

Mijn voorstel van resolutie dat een tijdje geleden in de commissie werd besproken maar spijtig genoeg werd afgewezen, vormt een goede basis. Daarin werd voorgesteld om 50 procent van de punten over het aspect groene stroom te laten gaan. Die 50 procent kon dan worden gewonnen door 25 procent van de geleverde stroom te laten bestaan uit ofwel groene stroom of WKK-stroom. Dit is op zich niet zo verschrikkelijk veel, en het is trouwens de doelstelling die de Vlaamse Regering naar voren heeft geschoven voor 2010. Dit is erg realistisch voor de grote spelers op de markt. Het spreekt voor zich dat de kleine groenestroomleveranciers dergelijk volume niet aankunnen. Waarom wordt ook dit niet opgenomen in het gunningsproces?

De voorzitter: Het incident is gesloten.
