

C30 – OPE4

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2007-2008

17 oktober 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de weerstand bij de administratie Wegen en Verkeer voor het aanleggen van fietstunnels	1
Vraag om uitleg van mevrouw Agnes Bruyninckx tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het tussentijds rapport over het project Seine-Schelde-West	3
Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitvoering van het zwartepuntenprogramma	7
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de effecten van de levering van gratis stroom voor de gezinnen	
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beweerd verband tussen de door de energiedistributeurs aangekondigde prijsstijgingen en het Vlaamse sociale energiebeleid	9
Vraag om uitleg van mevrouw Mieke Vogels tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de maatregelen tegen geluidsoverlast	18

Waarnemend voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de weerstand bij de administratie Wegen en Verkeer voor het aanleggen van fietstunnels

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mijnheer de voorzitter, in het septembernummer van het tijdschrift 'Verkeersspecialist' is een artikel over de veelbesproken verkeersveiligheid op rotondes verschenen.

Zonder afbreuk aan de merites van rotondes te willen doen, wil ik toch opmerken dat rotondes niet altijd even veilig voor de zwakke weggebruikers zijn. Rotondes worden vaak aangelegd op gevaarlijke punten waar vroeger verkeerslichten stonden. Aangezien de voorbije jaren echter een aantal dramatische ongevallen met fietsers op rotondes hebben plaatsgevonden, is de druk om tot verbeterde concepten te komen de voorbije jaren fel gestegen. Afwisselend worden het vrachtverkeer en de rotondes zelf met de vinger gewezen. Dit blijkt overigens niet enkel uit het artikel in het tijdschrift 'Verkeersspecialist', maar ook uit de beleidsbrief Mobiliteit van eind 2006.

Ik vind het verwonderlijk dat in het aangehaalde artikel nergens over fietstunnels wordt gesproken. Fietstunnels lijken me nochtans de perfecte uitvoering van een aloud adagium in de verkeerskunde met betrekking tot de verschillende verkeersstromen, met name 'Scheiden waar mogelijk en mengen waar nodig'. Een fietstunnel zorgt voor een conflictvrij kruispunt. De stromen van het gemotoriseerd verkeer en van het kwetsbaar verkeer kunnen elkaar niet ontmoeten.

In de praktijk blijkt evenwel dat Vlaanderen slechts een fractie van het aantal fietstunnels in Nederland telt. De Vlaamse administratie haalt problemen met orde en netheid, met voldoende verlichting en met het onveiligheidsgevoel aan als redenen om ze niet aan te leggen. Bij onze bureaus blijken die problemen oplosbaar te zijn. In het buitenland gebruikt men momenteel zelfs goedkopere geprefabriceerde fietstunnels. Tijdens een studiedag op 12 oktober 2006 heeft de heer Daniëls bevestigd dat fietstunnels de veiligste oplossing voor dergelijke problemen zijn. Deze uitspraak is op de website www.mobieltvlaanderen.be terug te vinden.

Mevrouw de minister, hoe verklaart u het verschil tussen het aantal fietstunnels in Nederland en in Vlaanderen? Worden fietstunnels in functie van bepaalde wegenwer-

ken wel als een ernstig alternatief beschouwd? Wat is de gemiddelde meerkost van een tunnel? Hebben de technische evoluties, met inbegrip van die geprefabriceerde fietstunnels, die meerkost niet beïnvloed? Valt een fietstunnel niet te verkiezen boven het risico op ongevallen aan de rotondes? Fietstunnels kunnen het aantal dergelijke ongevallen immers tot ongeveer nul herleiden. Mijn vragen hebben ook betrekking op de beleidsdoelstelling van de Vlaamse Regering om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Hebben fietstunnels een plaats in dit beleid?

Tot slot wil ik verwijzen naar een persbericht dat de Vlaamse overheid begin 2006 heeft verspreid. Ik citeer: "Minister Peeters en minister Van Brempt beklemtonen dat bij het uitwerken van diverse projecten, zoals het versneld wegwerken van gevaarlijke punten en het herinrichten van doortochten, steeds maximaal aandacht zal worden besteed aan de veiligheid voor fietsers, dat kan worden gecoördineerd voor fysieke afscheiding tussen het fiets- en het andere verkeer of zelfs kan worden gecoördineerd voor fietstunnels."

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag aan bij deze vraag om uitleg over fiets-tunnels. Fietstunnels bevorderen de kanalisatie van fietsers, weg uit het vrachtverkeer en het gemotoriseerd personenvervoer. Ik wil het hier evenwel over de Limburgse ervaringen met fietstunnels hebben.

Als ik me niet vergis, is Hasselt een van de eerste steden waar fietstunnels zijn geïnstalleerd. Wat de veiligheid van fietsers op de weg betreft, is de doelstelling bereikt. We mogen echter niet vergeten dat lange tunnels tot een zekere onveiligheid kunnen leiden. Het gaat hier niet enkel om een onveiligheidsgevoel. In Hasselt zijn we met een aantal aanradingen geconfronteerd. De aanwezigheid van graffiti bevordert het onveiligheidsgevoel.

Bovendien moeten we rekening houden met de technische mogelijkheid om al dan niet tunnels aan te leggen nabij plaatsen waar nu rotondes liggen of zullen liggen. We moeten nagaan of we over de nodige ruimte beschikken, want anders zou het aanleggen van een tunnel tot bijkomende onteigeningen en dergelijke kunnen leiden.

Ik denk dat het antwoord wel enigszins genuanceerd zal zijn, maar het veiligheidsgevoel van de fietser moet toch bekeken worden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik kan bevestigen dat het aantal fietstunnels inderdaad ongelijk voorkomt als men een vergelijking maakt tussen Nederland en België. De voornaamste oorzaken zijn het verschil in ruimtelijke ordening en het feit dat er in Nederland meer langeafstandsfietsroutes zijn. Vlaanderen is vrij dicht bebouwd en men heeft langs de meeste gewestwegen het gevoel dat men zich in die bebouwde kom bevindt. Er is dus in Vlaanderen meer lintbebouwing waardoor er vaak onvoldoende ruimte is om een fietstunnel aan te leggen.

We moeten rekening houden met de eisen die bestaan voor tunnels en bruggen. Er zijn aanrijhellingen nodig die een maximaal hellingspercentage van 4 tot 5 procent mogen hebben. Om 3 meter diep te geraken, heeft men dan een helling nodig van 60 meter, best met een rustpunt in het midden van de helling. Deze ruimte is jammer genoeg niet overal voorhanden.

Daarnaast wil ik ook vermelden dat de eerste fietstunnel onder een kruispunt in de Lage Landen in Hasselt aangelegd werd in de jaren 70, op het kruispunt van de ring met de N74. Sindsdien zijn er in Vlaanderen enkele tientallen ongelijkgrondse kruisingen voor fietsers, vooral fietstunnels, aangelegd waarvan ongeveer een 60-tal in Limburg alleen al. De fietstunnels maakten overigens een steile opgang in de jaren 80 en 90, vooral in de regio Hasselt-Genk, nadien gevolgd door een voorzichtige inhaalbeweging in de rest van Vlaanderen. Momenteel zijn er een 15-tal andere ongelijke fietskruisingen in ontwerp of in uitvoering. Deze ongelijkgrondse kruisingen worden vooral buiten de bebouwde kom gebouwd, op wegen met veel en vooral ook sneller verkeer.

Bij de aanpak van alle gevaarlijke punten en bij de structurele aanpak van de verkeersonveiligheid op een kruispunt of een wegvak, worden de verschillende mogelijke oplossingen grondig bestudeerd en tegen elkaar afgewogen. Fietstunnels behoren daarbij meestal tot de onderzochte alternatieven. Maar de administratie wordt heel vaak geconfronteerd met ontwerptechnische factoren in combinatie met onze ruimtelijke ordening die vaak leiden tot het niet kiezen voor een ongelijkgrondse kruising voor fietsers. Mede daarom komen ongelijkgrondse kruisingen voor fietsers vooral voor bij de kruising van een fietsverbinding met een belangrijke verkeersader, buiten de stedelijke gebieden en buiten de bebouwde kommen.

Bij de vergelijking van de kostprijs van een fietstunnel met andere mogelijke oplossingen is de prijs van de tunnel zelf slechts een beperkt gedeelte van de totale prijs. Voor de tunnel zelf wordt gerekend op ongeveer 2000 euro per vierkante meter. In de meeste gevallen zullen de vereiste onteigeningen en eventuele vereiste afbraak van woningen een veel belangrijker element van de totale kostprijs vertegenwoordigen. Bovendien zal vaak, om het te overwinnen hoogteverschil voor de

fietsers te beperken, de weg voor het autoverkeer over een zekere afstand aangepast moeten worden. Dat heeft dan weer een invloed op de kostprijs. Globaal kan gesteld worden dat de gemiddelde totale kostprijs voor een ongelijkgrondse fietskruising tussen 0,5 miljoen en 1,5 miljoen euro ligt. Dit bedrag is 3 tot 5 maal hoger dan de kostprijs voor de herinrichting van een kruispunt met conflictvrije verkeerslichtenregeling – namelijk de zwakke weggebruikers laten oversteken onder de bescherming van deze lichten.

Is een fietstunnel niet te verkiezen boven het risico op een aantal ongevallen aan rotondes? Ik verwijs naar de actuele vraag die een paar weken geleden gesteld werd door een lid van deze commissie. Bij verkeersveiligheid dient er veel ruimer gekeken te worden dan enkel maar de afweging te maken van een gewone rotonde tegenover een fietstunnel. Elke oplossing heeft haar specifieke voor- en nadelen en dus haar eigen haalbaarheid op een specifieke plaats. Dat geldt ook voor fietstunnels. Het valt niet te ontkennen dat fietstunnels veel verkeersveiligheid bieden, maar de oplossing heeft eveneens een schaduwkant. Buiten het aspect van de ruimte zijn er ook opmerkingen over de sociale veiligheid van de zwakke weggebruikers. Eigenlijk zou men best bij het inrijden van de tunnel onmiddellijk het einde zien. Dat is niet altijd mogelijk. Fietstunnels – ook als ze zeer degelijk zijn aangelegd en onderhouden en kwaliteitsvol zijn verlicht – veroorzaken bij heel wat oudere fietsers en bij ouders van jongere kinderen heel vaak een subjectief gevoel van onveiligheid.

Vooraf bij fietsbruggen moet er een vrij lange en wat steilere helling overwonnen worden, vaak met weinig beginsnelheid. Dat kan voor oudere fietsers opnieuw een probleem vormen. De eventuele aanleg van een fietstunnel moet altijd in een groter geheel gezien worden en vereist een kwaliteitsvol concept dat aan alle voor- en nadelen tegemoet moet komen.

Fietstunnels kunnen, naast een hele reeks andere mogelijke oplossingen, zeker bijdragen tot het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Het moet echter telkens opnieuw om een weloverwogen keuze en een zeer degelijk concept gaan. Daarbij moeten de kosten en baten tegenover elkaar worden afgewogen.

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mevrouw de minister, ik ben blij te horen dat er fietstunnels op het programma staan op plaatsen met snel en veel verkeer.

Om het onveiligheidsgevoel op te lossen, zijn een aantal technische aanpassingen mogelijk, bijvoorbeeld door te werken met lichtkoepels. De vormgeving van de koepel is daarbij heel belangrijk. Goede fietstunnels zorgen ervoor dat het onveiligheidsgevoel grotendeels wordt weggenomen omdat men perfect ziet waar men uit de tunnel komt.

De heer Jan Peumans: In Limburg is er zelfs een combinatie van tunnels en conflictvrije kruispunten. De ring rond Hasselt is daar een mooi voorbeeld van. Het probleem is nu wel dat de reizigers de bus nemen, en niet langer de fiets, en dat de moeite dus voor niets is geweest. Dat is echter een andere discussie.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Agnes Bruyninckx tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het tussentijds rapport over het project Seine-Schelde-West

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Mevrouw de minister, ter begeleiding van de haalbaarheidsstudie Seine-Schelde-West werden in het voorjaar een stuurgroep en een klankbordgroep opgericht.

De stuurgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid en het Havenbestuur van Zeebrugge. De klankbordgroep is samengesteld uit beleidsverantwoordelijken van de lokale besturen en vertegenwoordigers van het middenveld.

Voor de uitwerking van de haalbaarheidsstudie werden technische werkgroepen opgericht voor diverse thema's zoals waterhuishouding, landbouw, recreatie, vervoer en bedrijvigheid enzovoort. Er werden ook territoriale adviesgroepen opgericht. Deze laatste moeten lokale knelpunten en kansen onder de aandacht brengen en de projectalternatieven verfijnen.

Onlangs raakte bekend dat het tussentijds rapport van de nv Waterwegen en Zeekanaal, dat deel uitmaakt van de haalbaarheidsstudie die is gestart in januari 2007, klaar zou zijn. Het rapport geeft aan dat één groot zeekanaal een grote impact zal hebben op de omgeving. Verder zou het kansen bieden voor de aanleg van een jachthaven in Damme met meer hengelfaciliteiten, de aanleg van een openbare openluchtwemplek, de ontsluiting van de Damse vaart, minder openstaande bruggen langs de Ringvaart in Brugge enzovoort.

Bij sommige gemeentebesturen bestaat er grote onrust over de impact van een verbreed Schipdonkkanaal. De mogelijke impact van bepaalde keuzes bestaat natuurlijk uit nogal wat onteigeningen. Is er in het tussentijds rapport een idee geschetst van de grootte van de landinname? De breedte van het kanaal aan de waterlijn zou in de toekomst ongeveer vijftig meter bedragen. Bij de keuze tussen de verschillende scenario's is het belangrijk om bij

de inname van de reservatiezone de onteigeningen te beperken, vooral bij de zone rond de bruggen.

Belangrijk is ook de afstemming van de studie op de betrokken bekkenbeheersplannen, meer bepaald voor de Gentse Kanalen en de Brugse Polders, vooral voor wat de waterbeheersing betreft. Het was toch de bedoeling dat deze bekkenbeheersplannen door de Vlaamse Regering zouden worden goedgekeurd op 22 december 2007 en slechts om de zes jaar zouden worden herzien.

Als door het project peilverhogingen optreden, dan zou de afwatering van heel wat waterlopen in het gedrang kunnen komen. Belangrijk is ook de lozingscapaciteit bij hoog water. Wordt er rekening mee gehouden dat heel wat waterlopen sifoneren onder het afleidingskanaal naar het Leopoldkanaal? Deze sifons zijn nu al grotendeels ontoereikend. Het is mogelijk dat alle sifons moeten worden vervangen door pompgemalen als men het Leopoldkanaal in de toekomst bijvoorbeeld op 3,50 meter TAW zou brengen.

De tweede vergadering van de klankbordgroep vond plaats begin september 2007. Zijn deze zaken daar besproken?

Mevrouw de minister, klopt het dat de timing voor de aanleg van de AX en de omvorming van de N49 tot autosnelweg wordt afgestemd op de uitdieping van het Schipdonkkanaal, waarbij de uitgegraven grond van het kanaal zou worden gebruikt voor de aanleg van de snelweg?

Klopt het dat ofwel het Schipdonkkanaal zal worden verbreed, ofwel de middenberm tussen het Schipdonkkanaal en het Leopoldkanaal zal worden verwijderd? Wat zijn de plannen voor de verdere optimalisering van het kanaal Gent-Brugge?

Is het niet beter te wachten op de resultaten van de haalbaarheidsstudie vooraleer de bekkenbeheersplannen worden goedgekeurd? Kan de studie niet worden uitgebreid met een parallel lopende landbouwgevoeligsheidsanalyse zoals ook gebeurde in het kader van het project Seine-Schelde?

Hoe zit het met de opmaak van een plan-MER dat parallel aan de haalbaarheidsstudie is opgenomen? Dit is belangrijk voor de doelstellingen inzake natuurinstandhouding.

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, er bestaat inderdaad een zeer grote ongerustheid over de aanleg. Het kind heeft ondertussen al veel namen gekregen, en de nieuwe naam Seine-Schelde-West is natuurlijk wel belangrijk.

Blijkbaar rekent men op Europese subsidies. Dat is dus een bijkomend aspect.

Uiteindelijk gaat het niet alleen over aspecten van mobiliteit en aspecten van natuur en milieu, maar ook over gewone bedrijfseconomische aspecten. Dan gaat het over een kosten-batenanalyse. Hoe staat het daarmee? Is daarvoor absoluut Europese subsidiëring nodig? Mevrouw de minister, hebt u die aangevraagd? Denkt u dat het realistisch is om op die subsidie te hopen?

Welke, eventueel industriële, economische ontwikkeling plant en verwacht men langs het kanaal? Ik hoor hier en daar dat gematigde voorstanders en gematigde tegenstanders plotseling schermen met industrieterreinen langs het kanaal, op plaatsen waar dat eigenlijk absoluut niet kan. Door sommigen, zoals de Brugse, op dit moment nog altijd, federale minister van Mobiliteit, wordt dat ingekleed als ecologische bedrijventerreinen. Ik vraag me dikwijls af wat de criteria daarvoor zijn. Of het nu ecologische bedrijventerreinen zijn of niet, het blijft een inname van open ruimte en natuur.

Ik denk dat in de omgeving van Brugge – Zeebrugge, Damme, Brugge, Maldegem – het landschap een enorm belangrijke factor is. Vroeger kon men wat smalend doen over de zachte tewerkstelling in de industrie, maar het wordt steeds meer cijfermatig duidelijk dat het in de regio een zeer belangrijke tewerkstelling is, als we kijken naar het toerisme, de horeca en het fietstoerisme.

Mevrouw de minister, ik denk dat het zeer belangrijk is dat er zeer grote openheid is over de studies die op dit moment worden uitgevoerd en over de uitgangspunten van de verschillende scenario's die bestudeerd worden. Men moet echt kijken naar alle gevolgen en zicht krijgen op de echte kosten-baten. Dat is veel meer dan de kosten in cijfers voor de aanleg van het kanaal.

Ik wil ook nog een vraag stellen over de ontwikkeling van de kustvaart. Ook dat hangt ermee samen. Is dat voldoende opgenomen in de verschillende scenario's en uitgangspunten van de studie?

De heer Jan Peumans: We hebben gisteren tijdens de regeling van de werkzaamheden bekeken of we de beheersovereenkomst voor de nv Waterwegen en Zeekanaal en nv De Scheepvaart zouden bespreken. De decretaal vastgelegde procedure van 30 dagen hebben we niet gehaald, maar we hebben wel afgesproken dat bij de administrateurs-generaal – in het kader van de beheersovereenkomst en de investeringen en plannings voor de toekomst, waar dit ook in past – wordt gevraagd om dat eens uitgebreid tijdens een aparte commissievergadering te behandelen.

Hier werden ook vragen gesteld over de achterstand bij het baggeren en het bevaarbaar zijn van de waterwegen.

Voor de nv Waterwegen en Zeekanaal stellen zich zeer serieuze problemen, volgens het rapport van het Rekenhof over de baggerwerken in Vlaanderen.

Er is ook een relatie met wat men in Wallonië wil doen. Er zijn geruchten dat men een vierde sluis gaat bouwen, onder andere in Ternaaien. Daardoor wil men een gedeelte van het waterverkeer via Nederland naar Rotterdam laten verlopen in plaats van naar Antwerpen. Ook die ontwikkelingen zijn bezig.

Het is dus goed dat we beide administrateurs-generaal van de beide waterwegbeheerders eens horen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Bruyninckx, het eerste tussentijdse rapport over de haalbaarheidsstudie Seine-Schelde-West behandelt de definiëring van de mogelijke alternatieven voor een verbeterde binnenvaartaansluiting van de Vlaamse kusthavens en inventariseert de gegevens die nodig zijn om de uitgangssituatie van het projectgebied te kunnen kenschetsen. Het is dus een haalbaarheidsstudie, die inventariseert, definieert en zoekt. Ze gaat ook na wat de impact, de knelpunten en de potenties zijn van de verschillende mogelijke projectalternatieven en welke gevolgen elk projectalternatief teweeg kan brengen.

Er wordt dus in dit eerste tussentijdse rapport geen uitspraak gedaan over de omvang van de onteigeningen. Daar zal eigenlijk pas zicht op komen bij de verdere uitwerking van mogelijke projectalternatieven in de komende maanden. Er wordt daarbij in het algemeen een sobere aanpak nagestreefd, waarbij een zuinig ruimtegebruik vooropstaat. Ik wil de punten die als imperatief voor het project zijn vooropgesteld, nogmaals in kaart brengen.

Bij de uitwerking van het studieproject zal zorg worden besteed aan de lokale bekommernissen met betrekking tot de realisatie van het project. De studie verloopt in openheid en sereniteit. De betrokkenheid van de lokale actoren wordt gegarandeerd. Vanaf het begin worden alle relevante elementen opgenomen in het studieproject. Van bij de start worden alle mogelijke effecten van het project in kaart gebracht, met name de meerwaarden op gebied van natuur, wonen, recreatie, waterbeheersing en ruimtelijke kwaliteit. Het project wordt aangepast aan de landschappelijke of ecologische draagkracht van het doorkruiste gebied en dient bij te dragen tot een verbetering van de waterhuishouding. Het studieproject wordt uitgewerkt op basis van een gabarriet Vb met als maatgevend schip een schip van 4500 ton in enkelrichtingsvaart en met kruisingsplaatsen. De vrije hoogte voor de scheepvaart is gebaseerd op drie of vier lagen containers. Het project wordt maximaal uitgewerkt binnen de reservatiezone

opgenomen in het gewestplan. Bij het voorstellen van een beslissing rond het al dan niet realiseren van het project, moet duidelijkheid worden verschaft over de inname van de reservatiestrook en over eventuele noodzakelijke planinitiatieven om onnodige reservaties van bepaalde gronden op te heffen. De resultaten van de studie kunnen fungeren als milieubeoordeling voor een eventueel planinitiatief. De huidige verbindingen over het Afleidingskanaal worden behouden, voor zover technisch mogelijk op dezelfde plaats of anders in de onmiddellijke nabijheid. De studie moet leiden tot concrete voorstellen die de Vlaamse Regering moeten toelaten om in de loop van volgend jaar tot een beslissingsproces te komen.

Wat de bekkenbeheerplannen betreft, blijft de vooropgezette timing van goedkeuring in december 2007 aangehouden, zoals decretaal is opgelegd. Deze bekkenbeheerplannen worden om de zes jaar hernieuwd. Jaarlijks wordt een bekkenvoortgangsrapport opgesteld waarin onder andere nieuwe ontwikkelingen kunnen worden behandeld. Bekkenbeheerplannen geven de situatie weer op een gegeven moment, terwijl er in het bekken uiteraard allerlei processen aan de gang zijn die na dit moment worden verdergezet. Zodoende is de haalbaarheidsstudie in de betrokken bekkenbeheerplannen opgenomen. De eventuele realisatie van het project is evident niet opgenomen, aangezien dit juist het voorwerp uitmaakt van de haalbaarheidsstudie.

De problematiek van de waterhuishouding speelt in het onderzoek een grote rol. In elk alternatief wordt de impact van de waterpeilen op de waterhuishouding in het doortrokken gebied bestudeerd, naast de algemene waterafvoer in de kanalen. Een van de beginselen van de studie is dat de waterhuishouding van het doorkruiste gebied moet worden verbeterd.

De aanwezigheid van heel wat sifons onder het Afleidingskanaal van de Leie is ons zeker bekend. Bij een vervanging ervan zullen ze voldoende ruim worden gedimensioneerd om tot een verbeterde waterhuishouding te kunnen bijdragen. Hoger genoemde bezorgdheden zijn zowel in de klankbordgroep, de stuurgroep als in sommige werkgroepen aan bod gekomen.

Dan antwoord ik nu verder op uw specifieke vragen. Er is momenteel nog geen afspraak omtrent afstemming van de timing van de AX en de omvorming van de N49 tot autosnelweg met Seine-Schelde-West. Dat laatste is immers nog geen beslist beleid. Een belangrijk onderdeel van de studie is het onderzoek naar de mogelijke bestemming van de uit te graven grond. In dat kader worden de genoemde wegenwerken in aanmerking genomen.

Ter hoogte van de evenwijdige kanalen wordt zowel een eventuele verbreding van het Afleidingskanaal van de Leie als een samenvoeging van Afleidingskanaal van de

Leie met het Leopoldkanaal door wegneming van de middendijk bestudeerd.

Een aantal oplossingen tot verdere optimalisering van het kanaal Gent-Brugge wordt eveneens bestudeerd onder de noemer van zogenaamde nulalternatieven. Het betreft alternatieven voor hoogstens schepen klasse IV tegenover klasse Vb voor de oplossingen via het Afleidingskanaal van de Leie. Bovendien blijft daarbij de verkeerssituatie rond Brugge, met de vele beweegbare bruggen op dit tracé, een hindernis.

Zoals hierboven reeds geschetst, zijn de bekkenbeheerplannen aan een strikte timing gebonden. Er wordt dus een haalbaarheidsstudie gedaan. Aangezien er nog geen beslist beleid is, kan dit niet worden opgenomen. Het lijkt me zeer onverstandig om de lopende procedure van de bekkenbeheerplannen te vertragen of te doorkruisen.

Kan de studie niet worden uitgebreid met een parallel lopende landbouwgevoeligheidsanalyse? Zulke analyse is in de haalbaarheidsstudie geïntegreerd. De Vlaamse Landmaatschappij voert ze uit. Hoe zit het met de opmaak van een plan-MER? Het plan-MER loopt parallel met de haalbaarheidsstudie. Het is belangrijk voor de instandhoudingsdoelstellingen. Het kennisgevingsdossier van het plan-MER bevindt zich in een eindfase. Eerstdaags wordt het dossier bij de bevoegde dienst ingediend.

De heer Tavernier stelt een vraag over de subsidiëring. Ik heb al herhaaldelijk uiteengezet dat dit een mogelijkheid is. Het is evident dat dit zal gebeuren eens de studie is afgewerkt. Daarover is op dit ogenblik nog niets beslist. In de loop van 2008 moeten we knopen doorhakken. De gedachtewisseling over dit dossier zal ongetwijfeld nog wat ideeën op het technische vlak en ook meer informatie over de studie opleveren.

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Mevrouw de minister, geachte collega's, toen enkele jaren geleden de plannen voor de bouw van het Noorderkanaal zijn afgevoerd omdat het project te duur was en daarvoor volgens toenmalig minister Peeters een onvoldoende groot maatschappelijk draagvlak bestond, heeft men als alternatief voorgesteld om de optimalisering van het kanaal Gent-Brugge te onderzoeken. We hadden daar ernstige bedenkingen bij, want dat zal niet volstaan om het probleem met de bruggen in Brugge weg te werken. Niemand moet ervan worden overtuigd dat een goede ontsluiting van Zeebrugge via het water nodig is. Er moet dringend een oplossing worden gevonden voor het probleem met de bruggen. Ik denk dat Seine-Schelde-West een oplossing zou kunnen zijn.

Mijn vragen waren, zoals uw antwoorden, technisch. Ik bedank u voor uw antwoorden, waaruit ik heb begre-

pen dat alles nog wordt bestudeerd en dat pas in 2008 wordt beslist. De mensen liggen wakker van de mogelijke onteigeningen en de te bouwen bruggen. Die nieuwe bruggen worden zo gebouwd dat bijzonder weinig grond moet worden gebruikt. Klankbordgroepen en andere stuurgroepen zullen hun stem laten horen.

Kunnen we het tussentijdse rapport krijgen? Daarin staan immers veel details die ons kunnen helpen het dossier beter te beheersen.

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Ik dank de minister voor haar antwoord. Ook ik zou graag het tussentijdse rapport ontvangen. Wat vragen oproept, is het feit dat u voortdurend spreekt over haalbaarheidsstudies. Als ik het goed begrijp, worden in zulke studies de technische aspecten bekeken. Mijn bezorgdheid gaat ook uit naar het economische aspect, naar de kosten-batenanalyse. Uiteindelijk is op technisch vlak veel mogelijk. De vraag is echter wat het allemaal zal kosten, en wat de eventuele baten zijn.

U zegt dat er op dit moment geen subsidie is aangevraagd. Er zijn de zogenaamde beweegbare delen in Brugge. Het zijn bruggen die ervoor zorgen dat Brugge soms afgesloten lijkt. Het is zo dat die bruggen meer opgehaald staan wegens de pleziervaart dan wegens het verkeer van en naar Zeebrugge. *(Opmerking van de heer Decaluwe)*

Dat mag uiteraard, maar daarover kunnen misschien afspraken worden gemaakt. Bovendien kunnen een aantal problemen worden opgelost dankzij een halfhoge brug in Steenbrugge. Er kunnen ook fietsbruggen worden aangelegd, wat de hinder ten dele kan wegnemen. Ik denk dat het fout zou zijn om de optimalisering van het kanaal Gent-Brugge ondergeschikt te maken aan de eventuele beslissingen over de haalbaarheidsstudie en wat mij betreft ook over de kosten-batenanalyse van het project. Ik heb daarover een expliciete vraag: komt er een kosten-batenanalyse, en wanneer zal dat zijn? Het volstaat mijns inziens niet om het idee te realiseren enkel en alleen omdat het technisch haalbaar zou zijn.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: De praktijk leert me dat wat de heer Tavernier zegt, niet juist is. Die bruggen staan niet meer dan drie of vier keer per dag omhoog om pleziervaartuigen door te laten. Individuele pleziervaartuigen mogen niet door, ze kunnen dat enkel in een konvooi. Er wordt met de jachthavens afgesproken om 's ochtends, rond 9 uur of 9 uur 30, met vijftien of twintig schepen tegelijk in of uit Brugge te varen. Als dan een schip een uur later komt, dan gaat dat wel een uur of twee moeten wachten. Ik wil dat dus wat nuanceren.

De moraal van het verhaal is echter dat Brugge geen echt alternatief is voor het voorbijkomen van die grote

binnenvaartschepen. Die schepen worden stilaan te groot en de bruggen zijn meestal te klein. Idem dito voor de kustvaart.

De heer Jan Peumans: Daarstraks is al gezegd dat we daar uitgebreid op zullen terugkomen. Er zijn vragen over de doorvaarthoogte van een aantal bruggen. Op het Albertkanaal wil men met een hoogte van vier containers gaan varen. Dat betekent wel dat er veertig bruggen van 7,10 meter naar 9,10 meter moeten gaan. Ik geef maar één voorbeeld. Ook is er de vraag welke kanalen überhaupt nog bevaarbaar zijn, als het zo verder gaat. Daarom hebben we gisteren bij de regeling van de werkzaamheden afgesproken daar eens een uitgebreide gedachtewisseling over te zullen houden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Bruyninckx, de vraag naar het project wordt alleszins mee in overweging genomen. Dat heb ik daarnet al gezegd.

Mijnheer Tavernier, een van de criteria bij de haalbaarheidsstudie die wordt uitgevoerd, is net het in kaart brengen van al die effecten. U doet uitschijnen dat het enige dat we doen, bekijken is hoe dat technisch gezien het gemakkelijkst erdoor kan. Dat is niet zo. De effecten op de ruimte en de ecologie worden bekeken. Al die elementen worden mee in rekening gebracht. We gaan uit van een soberheidsaanpak, met zo weinig mogelijk grondinname. De draagkracht van het gebied wordt mee in rekening gebracht. Er zijn tien criteria waarbinnen de studie wordt uitgevoerd. Die effecten worden zeker mee in rekening gebracht. Ik kan alleen vandaag niet zeggen dat het gaat over een beleidsbeslissing, want dat is helemaal niet het geval. De studie loopt immers op dit ogenblik.

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Natuurlijk is er de haalbaarheidsstudie, maar we moeten ons ervan bewust zijn dat dit kanaal echt een noodzaak is. De heer Tavernier komt genoeg in Brugge om te weten dat afsluiten waanzin is. De leefbaarheid van Brugge komt echt in het gedrang als er geen oplossing komt. Natuurlijk moet gelijklopend daarmee het kanaal Gent-Brugge worden geoptimaliseerd. Wij waren grote voorstanders van het Noorderkanaal, maar als dat er niet kan komen, moet er een ander kanaal komen.

Ik weet dat dit gemakkelijker gezegd dan gedaan is, maar het is een noodzaak voor de ontsluiting van de haven via het water.

Minister Hilde Crevits: Iedereen is het erover eens dat het, in het kader van de modal shift, absoluut nodig is om het vervoer via de binnenvaart waar mogelijk te

stimuleren. Dat de haalbaarheidsstudie wordt uitgevoerd, wijst erop dat die nood bestaat. Alle sprekers hebben er echter op gewezen dat de haalbaarheidsstudie in een open sfeer wordt uitgevoerd en dat met alle bezorgdheden rekening wordt gehouden. Daaraan zal getoet worden gekomen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitvoering van het zwartepuntenprogramma

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in de Mobiliteitsbrief van september verscheen een artikel met als titel “800 gevaarlijke punten aangepakt”. Sinds enkele jaren wordt er inderdaad meer geld ingezet voor de aanpak van zwarte punten. We weten dat verkeersveiligheid een belangrijk punt is voor de huidige Vlaamse Regering. De uitdaging is ambitieus. Een derde van de geselecteerde 800 zwarte punten op gewestwegen zal tegen het einde van dit jaar daadwerkelijk zijn heringericht. Voor alle overige punten zal een start- en projectnota zijn opgemaakt. We bevinden ons dus in een fase van versnelde uitvoering van de aanpak. Volgens de Mobiliteitsbrief wordt er goed doorgewerkt, maar het is me niet precies duidelijk wat nu precies wanneer zal worden verwezenlijkt.

Mevrouw de minister, ik wil u dan ook enkele vragen stellen over de uitvoering op korte en middellange termijn, en het effect ervan op de verkeersveiligheid. We weten dat er zal moeten worden gewacht op de verkeersstatistieken, maar de gegevens van de voorbije jaren zijn uiteraard al wel gekend. Bij hoeveel zwarte punten zullen, op basis van de projectnota's, bij het huidige tempo en investeringsritme, de komende jaren de werken daadwerkelijk worden aangevat en/of volledig uitgevoerd? Wat is de timing voor de komende jaren? Wanneer zal deze inhaaloperatie voltooid zijn? Hoeveel slachtoffers vielen er voorheen jaarlijks op de nu reeds afgewerkte zwarte punten? Worden de verkeersstatistieken van voor en na de herinrichting naast elkaar gelegd? Zullen de ervaringen en de lessen geleerd bij het opstellen van dit project, ook ter beschikking van de lokale overheden worden gesteld? Zo ja, hoe zal dit gebeuren?

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit me aan bij deze vraag. Ik wil het vooral hebben over de zwarte punten in Limburg. Die

waren ook opgenomen in het Limburgplan. Meer specifiek wil ik het hebben over de N74. We stellen vast dat de planning die destijds werd opgesteld, helemaal niet houdbaar is gebleken. Er was immers sprake van ont-eigeningen, die enorm veel tijd in beslag namen. De provincie zelf werd daarmee geconfronteerd. Daarmee is eigenlijk ook de haalbaarheid van het wegwerken van die zwarte punten in het gedrang gekomen.

U kent de N74 wel, met de bewuste ondertunneling in Houthalen. Uw voorganger heeft zich daar ook al in vastgebeten. U kent het probleem. Er is daar sprake van een aantal zwarte punten die moeten worden weg-gewerkt. Tot nu toe is dat nog steeds niet gebeurd. Hebt u enig zicht op de verwezenlijking daarvan wat die noord-zuidas betreft?

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Ik sluit mij aan bij de vraag over de timing, maar ik zou graag verder kijken dan de 800 zwarte punten. Gaat die inspanning verder? Als deze 800 punten afgewerkt zijn, gaan we dan andere, nieuwe zwarte punten aanpakken? Zo ja, op basis van welke parameters? Blijven dat dezelfde parameters voor de selectie van zwarte punten als die die we nu hadden? Aan welk tempo zal dat gebeuren? Zijn daar de nodige budgetten voor voorzien?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, de eventuele invoering van de zogenaamde monstertrucks zou tot gevolg hebben dat heel wat kruispunten, rotondes en op- en afritten moeten worden aangepast. In welke mate interfereren de kosten daarvan met het al dan niet versneld wegwerken van de zwarte punten? Waar wordt de prioriteit gelegd?

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik heb de website van het departement Openbare Werken eens bekeken. Die is het laatst bijgewerkt in januari 2006. Qua actualisering kan dat tellen.

Ik heb ook de persberichten van uw voorganger van vijf jaar geleden, de heer Stevaert opgevraagd over de zwarte punten. Daarin wordt gesteld dat de zwarte punten in een periode van vijf jaar weggewerkt zouden worden. Dat is gezegd in 2002, vandaag zijn we 2007, bijna 2008, en op de niet bijgewerkte website van Openbare Werken spreekt men van 300 weggewerkte zwarte punten. Ik zou graag weten wat de huidige stand van zaken is.

Ik maak mij tot slot heel ernstig zorgen over de greep van de studie bureaus op de administratie. Indertijd was de motivatie voor het uitbesteden aan studie bureaus, met een coördinerende rol voor de gouverneur, dat alles binnen vijf jaar afgehandeld zou zijn. We moeten van-

daag eerlijk durven toegeven dat die uitbesteding eerder het tegenovergestelde effect gehad heeft. De studie-bureaus bepalen nu immers wat er gaat gebeuren. De zwarte punten blijken ontzettend duur te zijn. De gemiddelde prijs van de oplossing van een zwart punt in Vlaanderen ligt rond de 300 miljoen euro. Ik verwijs graag naar de noordelijke landen, waar men dat met veel bescheiden middelen, maar met een veel groter effect aanpakt. Mijn bezorgdheid is of de administratie in de toekomst nog een rol zal kunnen spelen in dergelijke verhalen.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer Peumans, men heeft die constructies destijds opgezet voor het eigen gemak: de minister mocht een goednieuwsshow opvoeren, de uitvoering en de bijhorende problemen waren voor de gouverneur en de studie-bureaus.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Peumans, ik volg uw opmerking over de website; daarom heb ik een document mee met de stand van zaken van 11 oktober 2007. Dat document kan dienen als basis voor een fatsoenlijke update van de website.

Mevrouw Franssen, u vraagt hoeveel zwarte punten op basis van de projectnota's, aan het huidige tempo en investeringsritme, worden aangevat en/of volledig zijn uitgevoerd? De Mobiliteitsbrief heeft daarvan al een summier samenvatting gegeven. Alle geselecteerde gevaarlijke punten hebben tegen het einde van dit jaar een goedgekeurde startnota en projectnota. Bovendien zal tegen eind 2007 een derde van de projecten op het terrein al gerealiseerd zijn. Bovendien zijn er op dit ogenblik nog ruim 100 andere projecten in uitvoering. Voor de overige projecten is het aanbestedings- of ontwerpproces nog lopende.

Voor de komende jaren worden momenteel de volgende prognoses gesteld. Eind 2008 verwacht men dat er voor 70 percent van de projecten al een aanbesteding plaatsgevonden zal hebben, en dat 40 tot 45 percent van de projecten op het terrein gerealiseerd zal zijn. Tegen het einde van 2009 verwacht ik dat ongeveer 85 tot 90 percent van de dossiers aanbesteed zal zijn en dat 60 tot 65 percent ook effectief uitgevoerd zal zijn, zodat de laatste aanbestedingen in de eerste helft van 2010 plaatsvinden.

Het ritme van aanbesteden en uitvoeren van de verschillende projecten hangt uiteraard rechtstreeks samen met het verloop van de onteigeningen en het blijvend reserveren van de middelen voor dit project. In de meerjarenbegroting van de Vlaamse Regering is alvast blijvend in honderd miljoen euro per jaar voorzien tot en met 2009.

Wanneer die inhaaloperatie voltooid zal zijn, is op dit ogenblik moeilijk in te schatten. Ik ben voorzichtig met

het vooropstellen van cijfers, aangezien de ontwerpen voor de laatste dossiers nog moeten worden uitgewerkt. Ik hoop dat het laatste project tegen eind 2011 zal zijn afgewerkt. Dat hangt af van het aflopen van procedures op het terrein. Ik denk bijvoorbeeld aan de lopende onteigeningsprocessen.

Wat het aantal slachtoffers op de zwarte punten betreft, werden op de gevaarlijke punten die tot hiertoe werden afgewerkt in de periode 1999-2001 60 dodelijke slachtoffers genoteerd, 555 zwaar gekwetsten en 2745 licht gekwetsten. De volledig gelokaliseerde ongevalgegevens zijn momenteel slechts beschikbaar tot 2002. We beschikken niet over meer recente cijfers.

De tijdelijke vennootschap 3V Veilig Verkeer Vlaanderen (TV3V), die voor dit project optreedt als gedelegeerd bouwheer, vraagt tweemaal per jaar de ongevalcijfers voor de al uitgevoerde punten op bij de betreffende politiezones. De statistieken moeten dus naast elkaar gelegd worden. Het is echter nog te vroeg om hier conclusies aan te verbinden omdat er te weinig vergelijkingspunten zijn.

Er moeten minstens cijfers beschikbaar zijn van enkele opeenvolgende jaren vooraleer een oordeel kan worden gevormd over de effectiviteit van de genomen maatregelen. Een leidraad voor de evaluatie van de aanpak van de gevaarlijke punten hoort eveneens tot het takenpakket van deze TV3V.

Op dit ogenblik wordt werk gemaakt van het uitwerken van een leidraad die ter beschikking van de lokale overheden zal worden gesteld zodat zij maximaal kunnen profiteren van de inspanningen die in het kader van het project 'Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' werden geleverd. Deze leidraad zal allicht niet voor het einde van het volgende jaar kunnen worden aangereikt.

We hebben het overzicht per provincie gekregen. Ik stel voor dat de stand van zaken wordt toegevoegd, zodat iedereen kan zien wat de stand van zaken is in zijn of haar regio.

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, en ook voor de cijfers.

De leidraad die zal worden opgesteld ten behoeve van de lokale overheden lijkt mij een belangrijk punt. De knowhow en de deskundigheid die intussen door de overheid zijn opgebouwd, zal het de lokale overheden vergemakkelijken om de gevaarlijke punten op de gemeentelijke wegen aan te pakken.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mevrouw de minister, ik dank u ook voor uw antwoord.

Ik neem aan dat u geen antwoord hebt op de bijkomende vragen die ik heb gesteld. Ik had graag nog geweten welke parameters zullen worden gehanteerd, welk tempo zal worden aangehouden na de achthonderd die zijn afgewerkt, in welke budgetten zal worden voorzien en zo meer.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Het is een vraag die niet alleen door u wordt gesteld. Bij de ronde die onder de provincies en de administraties wordt gehouden, zijn daar ook veel vragen over. Ik heb daar vandaag geen pasklaar antwoord op. De administratie heeft wel de opdracht gekregen om de vragen die ook in de provincies aanwezig zijn, in kaart te brengen om na te gaan of er in de toekomst hulp kan worden geboden.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, als ik het goed begrepen heb van uw collega-minister Van Brempt, dateren de meest recente ongevallencijfers van de zwarte punten uit 2002. Ik snap dat niet goed. Als deze studie-bureaus de telefoon vastpakken en de chef van de verkeerspolitie van de lokale politiezone opbellen, dan krijgt het die cijfers – en ik durf zelfs te beweren tot op vandaag. Het heeft weer te maken met te grote structuren. Dat ligt niet bij u, het is gewoon een vaststelling.

De heer Flor Koninckx: Dat verwondert mij ook, want zelfs ons gerenommeerd Instituut voor de Statistiek heeft al cijfers tot 2004. Het verwondert mij dat men voor de zwarte punten maar cijfers heeft tot 2002.

Voor de opmaak van de verkeersbarometer hebben we cijfers tot juni 2007. Het zou inderdaad volstaan om ergens te gaan grasduinen om de cijfers van 2006 te kennen. Ik begrijp evenmin dat men hierover men slechts cijfers heeft tot 2002. Dat lijkt mij totaal onlogisch.

De heer Jan Peumans: Hoe zit de situatie met de studie-bureaus contractueel in elkaar? Daarbuiten moet het toch perfect mogelijk zijn om de ongevallencijfers te kennen. Het zou goed zijn er een status quaestionis over te krijgen, want ik hoor er zoveel tegenstrijdige geluiden over.

De ene heeft cijfers tot juni 2006, de andere tot 2007. De lokalepolitiezones kunnen alle cijfers ter beschikking stellen. Zij moeten die invoeren in een systeem. De cijfers liggen daar. Dit zijn elementaire gegevens. Ik begrijp niet dat we ze niet krijgen. Het zou best eens kunnen dat op die heringerichte kruispunten veel meer ongevallen gebeuren dan vroeger. Ongevallen kunnen zich verplaatsen.

De heer Flor Koninckx: Het zou kunnen dat er meer ongevallen gebeuren, maar dan van een totaal andere aard.

Minister Hilde Crevits: Ik heb me hetzelfde afgevraagd. Ik zal nog eens informeren naar de oorzaak. Ik houd u op de hoogte.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *De heer Jef Tavernier treedt als waarnemend voorzitter op.*

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de effecten van de levering van gratis stroom voor de gezinnen

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beweerde verband tussen de door de energiedistributeurs aangekondigde prijsstijgingen en het Vlaamse sociale energiebeleid

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Toevallig valt mijn vraag om uitleg samen met de Werelddag van Verzet tegen Extreme Armoede. Dit is een actueel onderwerp. Wie in armoede of kansarmoede leeft, wordt ook nog eens geconfronteerd met sterk stijgende energieprijzen.

De maatregel om een gratis hoeveelheid elektriciteit aan de gezinnen te verstrekken is 6 jaar geleden ingevoerd. Zo krijgt elk gezin 100 kilowattuur, vermeerderd met 100 kilowattuur per gezinslid. Voor de afnemers die recht hebben op het sociaal tarief bedraagt de hoeveelheid gratis elektriciteit 500 kilowattuur. In het kader van de openbardienstverplichting moeten de leveranciers de gratis elektriciteit op de eindfactuur in rekening brengen, uiteindelijk wordt dit verrekend in de distributienettarieven. Zodoende kan men spreken van een ‘sociale’ herverdeling. Ik heb daar bewust aanhalingstekens gezet. Van bij het begin van de invoering van deze – intussen symbolische – maatregel hebben wij dat ‘sociale’ in vraag gesteld. Het zijn meestal de armere gezinnen die in slechte woningen wonen en proportioneel gezien de hoogste energiefactuur krijgen. Dat verdient enige analyse. De armste gezinnen wonen niet alleen in de slechtste huizen, ze gebruiken ook nog energieverblindende huishoudtoestellen en hebben bovendien verhoudingsgewijs het meest elektrische verwarming. Zij dragen voor deze maatregel – volgens hun inkomen – het meest bij in de distributienettarieven.

Het is niet duidelijk welke ecologische gevolgen deze maatregel heeft. Gaan de gezinnen door de verkregen

gratis stroom en de herverdeling via de distributienettarieven nu net meer of minder elektriciteit verbruiken? Dat lijkt me wel van belang.

Vorige week zijn er nieuwe elementen bijgekomen. De distributiesector legt de schuld voor de duurdere facturen grotendeels bij de politiek die allerlei maatregelen heeft opgelegd. 80 percent van de netbeheerders werkt samen met distributienetbedrijf Eandis. Dat zegt terecht: "De aangekondigde forse stijgingen van gas- en elektriciteitsprijzen zijn paradoxaal genoeg grotendeels het gevolg van de invoering van overheidsmaatregelen om de energiefactuur voor iedereen betaalbaar te maken."

De Commissie voor Regulering van Elektriciteit en Gas (CREG) is in de afgelopen weken uit haar rol gevallen. Ze had commentaar en suggesties bij de federale regeringsvorming. Het is niet aan de commissie om politieke uitspraken te doen. Tussen de CREG en de netbeheerders woedt al jaren een juridische strijd. We moeten erkennen dat dat een groot onderdeel van het probleem is. Dat is het althans volgens de CREG. Dat is niet onbelangrijk.

Belangrijk is ook dat de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) nu zegt dat dit genuanceerd moet worden omdat we de problematiek daartoe kunnen herleiden. Tegelijk zegt de VVSG dat het goed zou zijn om meer nettarieven op het Vlaamse niveau te regelen in plaats van te werken met de ingewikkelde en ontransparante structuren voor de prijszetting.

Dit zijn belangrijke vaststellingen, maar natuurlijk klinkt er één dissonant geluid. Dat is het geval bij mensen uit sp.a, zoals Magda De Meyer, maar ik weet niet of ze namens de partij praten in dit dossier. Ze hebben het over een pure 'Pak de poen'-show van de distributienetbeheerders. Blijkbaar staat mevrouw De Meyer vrij geïsoleerd met haar stelling. De VVSG, de CREG en wij denken er anders over.

Mevrouw de minister, we hebben al een paar keer gevraagd naar de evaluatie. De zaak is het onderzoeken waard. Uw voorganger, de heer Peeters, stelde de kwestie ook in vraag. In de commissie van 21 maart 2006 beloofde hij in een antwoord op een parlementaire vraag om de gevolgen van de gratis stroom door de VREG te laten onderzoeken.

Ik wil u graag een aantal concrete vragen stellen. Werden de effecten van de gratis stroom, een onderzoek dat door uw voorganger werd aangekondigd, reeds onderzocht? Wat zijn de resultaten? Wat kunnen de gevolgen ervan zijn voor het beleid? Als de resultaten nog niet bekend zijn, wanneer mogen we ze dan verwachten? Waarom zijn ze er nog niet?

Weegt het prijsvoordeel van de gratis stroom op tegen de verhoging van het distributietarief? Geldt dit voor

alle bevolkingsgroepen? Dit is een cruciale vraag in het licht van de sociale herverdeling.

Welke initiatieven kunt u nemen als de maatregel toch niet zo sociaal blijkt te zijn als door iedereen wordt aangenomen?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag werd ingegeven door de actualiteit: vandaag is het de Werelddag van Verzet tegen Extreme Armoede en gisteren verscheen in De Morgen een artikel van Cathy Galle. Ze sprak met mevrouw Clymans van Samenlevingsopbouw Antwerpen Provincie en die deed een aantal toch wel merkwaardige uitspraken over distributienetbeheerders.

Vorige week vrijdag, 12 oktober, kondigden de distributienetbeheerders een forse stijging aan van de nettarieven voor 2008, zowel voor gas als voor elektriciteit. In het persbericht van de CREG kunt u lezen dat er een duidelijk onderscheid is tussen de maagdelijke of zuivere intercommunales en de gemengde of onzuivere intercommunales. Ze voeren een totaal verschillend beleid – u weet ook wel waarom: er is privé maar één aandeelhouder, namelijk Electrabel. Het valt me op dat de aangekondigde stijging van de distributienettarieven bij de zuivere intercommunales kleiner is dan bij de gemengde intercommunales; los van Brussel en Wallonië, maar daar werd veel later begonnen met het uitvoeren van de door Europa verplichte liberalisering van de gas- en de elektriciteitsmarkt.

Een tijd terug was er een heel geslaagde informatie-campagne van Electrabel waarin werd aangekondigd dat de prijzen fors zouden stijgen. Ze doen dat niet als lid van de distributienetbeheerders, maar als producent van stroom.

In mei 2007 verscheen een heel verstandige studie van Dexia over de lokale financiën, met name van de intercommunales. Ook daaruit blijkt het verschil tussen de zuivere en de gemengde intercommunales, maar het is ook interessant om de financiële situatie van de distributienetbeheerders eens te bekijken. In de studie worden een aantal parameters beschreven. Daaruit blijkt dat het met de zuivere intercommunales, na de dip van de liberalisering, de goede richting uitgaat en dat het met de gemengde intercommunales de verkeerde richting uitgaat. Dat verbaast me niet. Los daarvan, zie ik dat de financiële situatie van distributienetbeheerders er in het algemeen goed voorstaat, maar dat de sinterklaaspolitiek, die in het verleden kon worden gevoerd ten opzichte van de gemeenten, langzaam maar zeker in elkaar stuikt. Als ik de specialisten mag geloven, zal de situatie in de toekomst nog slechter zijn. Het gevolg hiervan is dat de gemeenten nieuwe belastingen zullen

moeten opleggen aan de burgers. In de studie stonden ook allerhande berekeningen, maar daarover hebt u in de pers kunnen lezen.

Tot nu kon de federale CREG de aangevraagde prijsstijgingen afremmen na een kritische doorlichting en beoordeling. U weet dat in een aantal arresten van het hof van beroep te Brussel de bevoegdheid van de CREG ter zake sterk wordt ingeperkt. In de persmededeling van 12 oktober schrijft de CREG trouwens: “De CREG beschikt in de huidige stand van de wetgeving niet over de mogelijkheden om deze stijging een halt toe te roepen.” Ze roept de overheid op om in het kader van de rege- ringsonderhandelingen de nodige maatregelen te nemen.

Mevrouw de minister, heel belangrijk is dat we ervan uitgaan dat energie ontvangen een basisrecht is. Uw voorganger, minister Peeters, nam ter zake een aantal besluiten. Er zijn een reeks beschermingsmaatregelen die dit recht waarborgen voor de zwakkeren in de samenleving. In het artikel van Cathy Galle in De Morgen stond echter vrij forse kritiek op een aantal distributienetbeheerders en hun manier van omgaan met mensen van wie de stroom werd afgesloten voor 1 december.

Er was een maatregel om de stroom niet af te sluiten tussen 1 december en eind maart. Die maatregel werd strikt toegepast. Er staan een aantal verhalen in te lezen over hoe sommige distributienetbeheerders daar mee omgaan. Dat kan niet, zeker niet als men weet dat de gemeenten voor 100 procent in de zuivere en voor 70 procent in de gemengde intercommunales aandeelhouders zijn. Wanneer gemeentebesturen dit soort praktijken dulden van de directies van hun intercommunales, mogen er toch wel maatregelen worden genomen.

Het grenst aan het perfide dat de distributienetbeheerders nu aan de consumenten de boodschap geven dat ze maar moeten opdraaien voor de door de overheid ingevoerde energiesolidariteit met de zwakkeren in onze samenleving. Die indruk krijgen we een beetje. In het persbericht van de CREG staat dat de gestegen kosten moeten worden toegeschreven aan de kosten van openbare dienstverplichtingen, de afschrijvingen op meerwaarden die worden opgelegd door de regionale overheden of aan het feit dat deze voorkomen in de boekhouding van de distributienetbeheerders. De perceptie is dat men zegt dat er een aantal sociale verplichtingen zijn opgelegd aan de distributienetbeheerders en dat is de fout van de Vlaamse Regering, wat hen een bom geld kost, waardoor ze de prijzen moeten doen stijgen.

Dat vind ik een heel negatief signaal aan de lokale besturen. Die zouden als bestuurders in de intercommunales wat meer de forcing moeten voeren ten aanzien van directies van de intercommunales. Ik ben zes jaar voorzitter geweest van een intercommunale. Het directiecomité begon 's morgens om half acht en om kwart voor

acht was het gedaan. Bij de gemengde intercommunale was het het ergst, maar later bij de zuivere intercommunale was het ook zo. Ik nodig u eens uit te zien hoe lokale bestuurders omgaan met hun intercommunales. Daar kunt u niets aan doen, mevrouw de minister. Het fenomeen doet zich voor dat heel wat bestuurders niet weten wat ze beslissen, dat durf ik rustig te stellen. U moet het niet met me eens zijn, mijnheer Decaluwe, maar de raad van bestuur van Pligas duurde niet langer dan een kwartier. De receptie erna was veel belangrijker. Er werden gewoon geen vragen gesteld.

Mevrouw de minister, een reactie van het Vlaamse beleid dringt zich in dezen op. Wat is uw reactie op de aangekondigde prijsstijgingen door de distributienetbeheerders en vooral op de officiële verklaring die de netbeheerders daarvoor geven, waarbij ze subtiel het gevoerde sociale beleid in vraag stellen? Is er een aantoonbaar verband tussen deze prijsstijgingen en het Vlaamse sociale energiebeleid? Staan beide proportioneel in een verantwoorde verhouding? Ik verwijs naar het jaarverslag van de VREG, waarbij het onderdeel van de elektriciteitsprijs heel opvallend is. In dat verslag is een berekening gemaakt van de verschillende onderdelen van de totale jaarlijkse kostprijs. Mij valt daarbij op dat in januari 2004 het aandeel energie, dus de stroom zelf, 51 procent bedroeg, de distributie 37 procent, de transmissie 9 procent en de heffingen 3 procent. In december 2006 is het aandeel energie van 51 naar 60 procent gestegen, gaat de distributie van 37 naar 27 procent, de transmissie van 9 naar 6 procent en de heffingen van 3 naar 7 procent. Hoe verhoudt het ene zich tot het andere? Welke initiatieven zult u in antwoord op deze ontwikkelingen nemen?

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, er is al veel gezegd over de tariefverhogingen. Wat de sociale functie van de netbeheerders aangaat, klopt het dat ze verplicht zijn om de klanten die buitengegoot zijn door de commerciële leveranciers, op te nemen en van energie te voorzien. Daar is eigenlijk weinig sociaals aan. Om te beginnen moet alle energie die de mensen krijgen, wel degelijk worden betaald. Het is weer hetzelfde gratisverhaal dat we kennen van de gratis bussen in Hasselt. Er bestaat geen gratis stroom, dat weten we allemaal, die moet betaald worden. Bovendien zijn de prijzen die moeten betaald worden bij de zogenaamde sociale netbeheerders ook niet altijd de goedkoopste op de markt. De vrijmaking van de energiemarkt heeft ertoe geleid dat degenen die zich vrij kunnen bewegen op de markt om de goedkoopste leverancier te vinden, ook die goedkoopste energie kunnen bekomen, maar dat degenen die door de mazen van het net vallen, aangewezen zijn op een energievoorziening die niet altijd de goedkoopste is. Er zit dus een dualiteit in dat verhaal.

We weten dat er voor 2008 prijsverhogingen zijn aangekondigd maar we mogen niet vergeten dat die prijsverhogingen nog eens bijkomend zouden kunnen worden verhoogd omdat er een nijpend tekort aan elektriciteitscentrales dreigt op te treden. Er zijn aanvragen voor vier steenkoolcentrales. Vlaanderen dreigt de bouw van die nieuwe elektriciteitscentrales mis te lopen omdat de Vlaamse overheid de nodige emissierechten niet kan toekennen.

Het lijkt me logisch dat de Vlaamse overheid eindelijk eens open kaart speelt met de consument in Vlaanderen, want die zal weer het kind van de rekening worden. Minister-president Peeters heeft op 8 mei in deze commissie een antwoord gegeven op mijn vraag. Ik citeer het omdat het kenschetsend is: “U zegt dat de consument het kind van de rekening zal zijn. Het is nog maar de vraag of dit zo zal zijn. Vergeet niet dat de stroomprijzen en de gemeentelijke belastingen gedeeltelijk als communicerende vaten werken en de gemeenten zullen de verliezen aan inkomsten uit dividenden fiscaal proberen te compenseren.”

We zijn een aantal maanden verder en worden dus inderdaad geconfronteerd met die prijsverhogingen. De heer Van Rompuy stelde op 31 januari 2007 een actuele vraag over de tariefpolitiek van de CREG en de weerslag op de dividendenstroom naar de Vlaamse gemeenten. Hij zei: “Op het eind van de jaren negentig werd ik opgevolgd door de heer Stevaert. Die kwam hier zeggen dat de tarieven door de liberalisering zouden dalen. Wij hebben in het Vlaams Parlement zelfs een decreet goedgekeurd voor honderd kilowattuur gratis stroom. Wij hebben dus een periode meegemaakt waarin men een perspectief creëerde van dalende elektriciteitsprijzen en een gratispolitiek.”

Noch de minister, noch de heer Van Rompuy stelden zich echter de vraag of vooral de gemengde intercommunales de openbare dienstverplichtingen wel tegen een correcte prijs vervulden. Over de concrete elektriciteits- en gasprijzen debatteren, kan wel erg ontvullend zijn.

De voorzitter: Mevrouw Hostekint heeft het woord.

Mevrouw Michèle Hostekint: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, vorige week hebben we allemaal met verbijstering vastgesteld dat de prijzen voor energie weer zouden worden verhoogd. We hebben uit de berekeningen van Test-Aankoop en van de CREG kunnen opmaken wat die verhoging zou betekenen voor een modaal gezin.

Ik wil niet zozeer stilstaan bij de oorzaken van de prijsstijging. Het is evident dat die onderzocht moeten worden. Wel wil ik het hier even hebben over de gevolgen. Zoals al werd aangehaald, is het vandaag Werelddag tegen Extreme Armoede. In de kranten hebt u kunnen lezen dat vandaag nog 15 procent van de Belgen, dat is

één op zeven, in armoede leeft. Armoede kent natuurlijk veel oorzaken. Toch is het duidelijk dat de kosten voor huisvesting en energie daarin een doorslaggevende rol spelen.

Uit recente enquêtes blijkt dat bij meer dan de helft van de ondervraagden de energiefactuur tot 20 procent van het totale budget bedraagt. Eén vijfde van hun inkomen gaat naar energiekosten. Hoe lager het inkomen is, hoe hoger het aandeel voor energie natuurlijk is. Mensen die zwak staan in de samenleving leven in de slechtste woningen en hebben dus ook een hogere energiefactuur. Zelfs in sociale woningen zouden sommige huurders vandaag meer betalen voor de energie dan voor de huur. Het is duidelijk dat de kloof tussen energierijken en energiearmen, tussen degenen die wel terechtkunnen op de vrije markt en degenen die aangewezen zijn op sociale netbeheerders, steeds groter wordt.

Twee jaar geleden hebben we in het parlement de Themascommissie ad hoc Energiearmoede opgericht. Veel mensen die vandaag aanwezig zijn, maakten daar ook deel van uit. We hebben toen een aantal aanbevelingen geformuleerd. Veel daarvan is al uitgevoerd door de regering. Mevrouw de minister, uw voorganger heeft ook maatregelen genomen, waardoor de elektriciteits- toevoer niet meer zo gemakkelijk kan worden afgesloten, bijvoorbeeld tijdens de winter. Toch blijkt uit het artikel dat vandaag nog 91.000 gezinnen door een commerciële energieleverancier op straat worden gegooid omdat ze de factuur niet meer kunnen betalen. Ze zijn dus op de netbeheerder aangewezen.

Het lijkt geen twijfel dat, door de aangekondigde prijsstijging, het cijfer nog zal stijgen. Er is dus dringend nood aan bijkomende maatregelen om de toenemende energiearmoede terug te dringen. Zo klaagt een aantal organisaties aan dat, ondanks de maatregel van uw voorganger, de elektriciteit toch nog wordt afgesloten tijdens de winter. De regelgeving wordt omzeild door de leiding vóór 1 december af te sluiten. De sociale tarieven zijn ook niet altijd de goedkoopste. Er wordt gepleit voor een verruimd gebruik van budgetmeters. De vergelijking wordt dan gemaakt met prepaid kaarten voor gsm's, waardoor de mensen zicht hebben op het verbruik. Zo worden verrassingen vermeden. Ook wordt verwezen naar de 'slimme' meters in Nederland.

Mevrouw de minister, hoe staat u tegenover deze verzoeken?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Collega's, ik sluit me in elk geval aan bij de vraag van de heer Decaluwe en de heer Peumans. Ik raad iedereen die het gisteren verschenen artikel nog niet heeft gelezen, aan dat alsnog te doen. Eens te meer wordt aangetoond dat de vrije markt in

deze materie zeker niet alleenzalmakend is en dat op zijn minst een bijsturing nodig is om de sociale, maar ook ecologische aberraties van een dergelijk systeem te corrigeren. Anders riskeren we in een duale samenleving terecht te komen, met enerzijds de welstellenden, die kunnen genieten van de voordelen van de vrije energiemarkt, en anderzijds de kansarmen, die uit de boot vallen, in de eerste plaats omdat ze zelfs de weg niet vinden in de doolhof van verschillende tarieven van de leveranciers. Daarenboven gaan de bestaande steunmaatregelen voor rationeel energieverbruik en dergelijke aan deze categorie voorbij.

Mevrouw de minister, ik betreur dan ook dat uw voorganger in het begin van deze legislatuur duidelijk heeft gezegd dat hij weigerde om het voorstel van resolutie van Groen!, dat op het einde van de vorige legislatuur nog werd goedgekeurd, uit te voeren. Daarin werden steunmaatregelen voorgesteld voor deze heel specifieke groep van mensen.

Het is duidelijk dat de distributienetbeheerders hun sociale functie ten volle moeten blijven opnemen. Het is nodig dat de privésector zo snel mogelijk uit het distributienetbeheer verdwijnt. Die heeft immers vooral oog voor winstoptimalisatie op de korte termijn.

Ik stel vast dat de door de distributienetbeheerders aangekondigde prijsstijging volgens de CREG zeker niet volledig door de kostprijs van de openbardienstverplichtingen kan worden verklaard. Op dat vlak verschil ik misschien wat van mening met de heer Decaluwe. De voornaamste reden is de intentie de distributienetten versneld af te schrijven. Dat is vergelijkbaar met wat Electrabel vroeger met de kerncentrales heeft gedaan. Om de kerncentrales versneld te kunnen afschrijven, heeft Electrabel destijds de elektriciteitsprijs voor de consument drastisch opgetrokken. Ik vrees dat nu hetzelfde zal gebeuren.

Mevrouw de minister, ik zou u willen vragen om bijkomende maatregelen ter bestrijding van de energiearmoede te nemen. We zouden de ad-hoccommissie Energiearmoede misschien nog eens kunnen samenroepen om een stand van zaken op te stellen en om eventueel bijkomende maatregelen te treffen. Mevrouw Clymans van het Regionaal instituut voor samenlevingsopbouw Antwerpen heeft op dit vlak al een aantal voorzetsen gegeven.

Ondertussen mag de taak van de distributienetbeheerders inzake de openbardienstverplichtingen niet worden ingeperkt. Dat betekent uiteraard niet dat de effectiviteit van de gratis verdeling van 100 kilowattuur niet mag worden onderzocht.

De voorzitter: Mevrouw De Wachter heeft het woord.

Mevrouw Else De Wachter: Mijnheer de voorzitter, het aantal sprekers toont aan hoe belangrijk deze problema-

tiek is. Ik wil me bij de vragen om uitleg van de heren Decaluwe en Peumans aansluiten omdat ik het antwoord van de minister op mijn recente schriftelijke vraag over hetzelfde onderwerp verontrustend vind. Ik zou dan ook om enige verduidelijking willen vragen.

In antwoord op mijn schriftelijke vraag heeft de minister verklaard dat de betalingsmoeilijkheden ten aanzien van de commerciële energieleveranciers niet tot sociale wantoestanden leiden. De energieleveranciers moeten eerst een herinneringsbrief en vervolgens een aangetekende ingebrekestelling sturen. Alvorens ze de leveringsovereenkomst kunnen opzeggen, moeten ze een termijn van één maand in acht nemen. Door middel van de plaatsing van een elektriciteitsbudgetmeter moeten de distributienetbeheerders stroom leveren aan huishoudelijke eindafnemers die wegens wanbetaling geen leveringsovereenkomst meer hebben. Om het nutteloos plaatsen van budgetmeters tegen te gaan, is de termijn van tien werkdagen tot zestig werkdagen verlengd. In afwachting van de plaatsing van een budgetmeter moet de distributienetbeheerder de afnemer op vol vermogen bedienen. Aangezien de tarieven van de distributienetbeheerders niet zo goedkoop zijn, lopen de schulden van de kwetsbare afnemer op die manier gewoon verder op. De distributienetbeheerder zorgt immers niet onmiddellijk voor een budgetmeter voor klanten van commerciële energieleveranciers die met betalingsmoeilijkheden kampen. De distributienetbeheerder moet blijven leveren en bijgevolg ook blijven factureren. Pas op het ogenblik dat een klant die facturen niet kan betalen, wordt een budgetmeter geplaatst. Aangezien de schulden op die manier blijven oplopen, gaat het hier in mijn ogen om een ontoelaatbaar probleem.

Mevrouw de minister, welke initiatieven wilt u op korte termijn nemen? Deze problematiek wordt, onder meer in deze commissie, al gedurende jaren aangekaart. Hoe zit het trouwens met aardgas? Hier is tot op heden niets over gezegd. Het blijkt technisch niet haalbaar om hiervoor een budgetmeter te plaatsen. Aangezien de leveranciers energie moeten blijven leveren, lopen ook in dit verband de schulden van de klanten gewoon verder op. Welke acties wilt u ondernemen om het plaatsen van budgetmeters zo snel mogelijk te realiseren?

Tot slot wil ik nog een vraag uit mijn recente schriftelijke vraag herhalen. Hebt u zicht op de mensen die zich in een problematische situatie bevinden? Gaat het misschien om eenoudergezinnen of om bejaarden? Of al dan niet rekening met de aanwezigheid van kinderen wordt gehouden, blijkt van de lokale beleidsvisie afhankelijk te zijn. U hebt verklaard dat u hier geen zicht op hebt. Ik zou u willen aanraden hier in de toekomst werk van te maken. Dat lijkt me de enige manier om een realiteitsgetrouw beeld van de problematiek te krijgen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, een aantal van de talrijke vragen die hier zijn gesteld, vallen buiten het bestek van het initiële debat. Ik zal me in eerste instantie beperken tot de antwoorden op de vragen van de eigenlijke vraagstellers. Wat de bijkomende vragen betreft, verwijs ik graag naar de ad-hoccommissie Energiearmoede. Mij lijkt het alvast een goed idee deze themacommissie nog eens te laten vergaderen en daar wat tijd aan de opvolging van deze problematiek te besteden. Dat moet ons in staat stellen het debat verder te ontwikkelen.

Wat de vragen van de heren Decaluwe en Peumans betreft, wil ik de volgorde enigszins omgooien. Ik zal eerst het algemeen kader schetsen en vervolgens op de problematiek van de gratis verdeelde 100 kilowattuur ingaan. Ik heb trouwens nieuws over het hiernaar gevoerde onderzoek bij.

Wat het algemeen kader betreft, moet ik eerst opmerken dat we met een moeilijk institutioneel kader worden geconfronteerd. Vlaanderen is niet bevoegd voor de energietarieven in het algemeen en voor de aardgas- en elektriciteitsdistributietarieven in het bijzonder. De bijzondere wet van 8 augustus 1980 staat ons in de weg. Bovendien beschikt Vlaanderen niet over de nodige kennis of gegevens om de feitelijkheid en de redelijkheid van de verrekening van de kosten in de tarieven te beoordelen. Ik heb dus wel cijfers, maar de beoordeling is een andere zaak. Het toont nogmaals aan dat het wellicht wel nuttig is om die bevoegdheden te sturen.

Voor een gemiddeld Vlaamse huishoudelijke afnemer bestaat de prijs van de elektriciteit in 2007 – en dit zijn cijfers van de CREG – voor 57 percent uit de kost van de energie. Daarin zitten ook de warmtekrachtkoppeling en de groenestroombijdrage. 5 percent van die prijs zijn transmissiekosten en 15 percent zijn distributiekosten. 23 percent bestaat uit heffingen en belastingen, en die gaan volledig naar de federale overheid. Het verschil met de cijfers die u daarnet gaf, zou net de BTW kunnen zijn, want die gaat altijd naar de federale overheid en is er dus altijd uit gehaald.

Samengevat betekent dat dus dat de distributietarieven gemiddeld 15 percent vertegenwoordigen van de elektriciteitsfactuur. De openbaredienstverplichtingen vertegenwoordigen 13 percent van de 15 percent distributiekosten. De rest bestaat uit de vergoeding van het geïnvesteerde kapitaal, de operationele kosten, de afschrijvingen, de toeslagen, de netverliezen en de pensioenen.

Dit betekent dit dat de openbaredienstverplichtingen gemiddeld 2 percent van de elektriciteitsfactuur vertegenwoordigen. Die 2 percent kan men nog eens uitsplitsen. Bijna de helft daarvan gaat naar de gratis kilowattuur die afhankelijk van verbruik en gezinssamenstelling eigenlijk ook terugvloeit naar de gezinnen. Een vijfde

van die 2 percent vloeit terug naar de gezinnen onder de vorm van energiebesparingspremies en scans. Iets minder dan 10 percent gaat naar de openbare verlichting. Iets minder dan 20 percent gaat naar de budgetmeters en de niet-betaalde elektriciteitsrekeningen. Als men het uitrekent op 100, gaat het over 0,4 percent.

Ik denk dan ook dat ik niet overdrijf als ik zeg dat de kost van de toename van zowel de ecologische als de sociale openbaredienstverplichtingen amper doorweegt in de elektriciteitsfactuur. Overigens is er geen toename ten opzichte van de bij de CREG ingediende kosten voor die openbaredienstverplichtingen. Er is wel een toename ten opzichte van de door de CREG aanvaarde kosten voor die openbaredienstverplichtingen.

De destijds verworpen kosten komen via de tarieven terug in de prijs. Er zijn drie gebeurtenissen die daaraan ten grondslag liggen: de rechtspraak van het hof van beroep te Brussel, de dading tussen de CREG en de netbeheerders en de doorrekening van die kosten die destijds verworpen zijn bij gebrek aan rechtsgrond. Zo wordt de beslissing van de CREG om de afschrijvingen van 3 percent naar 2 percent terug te brengen en om die te spreiden over 50 jaar in plaats van 33 jaar, ongedaan gemaakt voor 2007 en vervolgens dan hersteld in 2008.

De beslissing van de CREG om de door de netbeheerders opgegeven overdrachten in 2006 en 2007 te verdubbelen, heeft de in 2008 over te dragen bedragen sterk verminderd. Het zijn dus stuk voor stuk ingrepen die samen met de billijke vergoeding de distributietarieven veel meer beïnvloeden dan die kunstmatig uitgelokte dalingen in 2007 en vervolgens stijgingen in 2008.

Het antwoord op de vraag of er een aantoonbaar verband is tussen deze prijsstijgingen in het Vlaamse sociale energiebeleid, moet ik u schuldig blijven, omdat ik geen gedetailleerde cijfers heb. Een ambtenaar die ons gewest vertegenwoordigt in de algemene raad van de CREG kreeg de opdracht om bij de CREG gedetailleerde cijfers op te vragen. Die data zijn pas volgende week beschikbaar omdat een van de betrokkenen in het buitenland verblijft. Op grond van bepaalde data die mij door anderen ter beschikking zijn gesteld, merk ik op dat de kosten voor de openbaredienstverplichtingen in 2008 dalen ten opzichte van de voor 2007 ingediende kosten, maar stijgen ten opzichte van de in 2007 aanvaarde kosten. De ten onrechte verworpen kosten komen nu terug bij de kosten voor 2008 terecht.

De beoordeling van zowel de feitelijkheid als de redelijkheid van die kosten moet door de federale overheid gebeuren. Die moet een werkbaar en wettelijk kader scheppen waardoor het de federale regulator toegelaten is en mogelijk gemaakt wordt om ter zake goed te controleren en desgevallend te sanctioneren. Overeenkomstig het regeerakkoord en de beleidsnota bij het tot

stand komen van de Vlaamse sociale en ecologische openbare dienstverplichtingen, is uiteraard wel rekening gehouden met de kosten van de gratis kilowattuur, de budgetmeters, de opvang van de gedropte klanten, het nachttarief voor de weekends, de uitbreiding van zes naar tien ampère, de verdubbeling van de energiebesparingscans enzovoort.

Met betrekking tot die openbare dienstverplichtingen zelf wil ik wel opmerken dat het niet de taak is van de federale overheid of de federale regulator, maar wel die van het Vlaams Parlement en ook de Vlaamse Regering om uit te maken of en hoe sociale en ecologische maatregelen worden genomen. In een tijd van klimaatveranderingen zou een pleidooi voor het terugschroeven van energiebesparingsmaatregelen terecht op ongeloof worden onthaald. Het in twijfel trekken van het nut van of de nood aan sociale openbare dienstverleningen zou op een dag als vandaag – Werelddag van Verzet tegen Extreme Armoede – getuigen van een bizar cynisme.

Vandaag zijn er naar schatting 50.000 gezinnen gedropt die worden beleverd door de netbeheerder in de hoedanigheid van sociale leverancier. Ongeveer 30.000 gezinnen zijn budgetmeterklant.

Ik ben bereid om alle ernstige voorstellen om de kosten van de openbare dienstverplichtingen te beperken, in overweging te nemen. Ik ben niet bereid om de fluctuerende distributieprijzen als dekmantel te gebruiken om de openbare dienstverplichtingen die het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering hebben opgelegd, af te bouwen. Als we die openbare dienstverplichtingen willen terugschroeven, dan moeten we ons in eerste instantie afvragen waarom ze zijn ingevoerd. Wanneer dat is gebeurd op basis van ecologische of sociale parameters, dan kunnen de verplichtingen enkel worden teruggeschroefd als blijkt dat de maatregel inefficiënt is voor het ecologische of sociale doel dat deze voor ogen had.

Er zijn in het verleden al heel wat vragen gesteld over het invoeren van gratis stroom. Zo is aan mijn voorganger, minister-president Peeters, gevraagd om daarover een studie te laten uitvoeren of cijfermateriaal te verzamelen. Dat is intussen gebeurd.

In het onderzoek dat is gevoerd door de VREG en door het Vlaams Energieagentschap, zijn de gevolgen onderzocht van de kosteloze levering van stroom. Daarbij moesten zowel de ecologische als de economische aspecten in kaart worden gebracht. De VREG heeft zich toegelegd op de economische aspecten.

Uit het onderzoek blijkt dat het systeem ongeveer 1 miljoen euro per jaar kost. Het werkt als een toetredingsdrempel tot de markt met een duidelijk kostenvoordeel voor de gemengde netbeheerders en voor de dominante leverancier. Het systeem bezorgt de kleine en middelgrote verbruikers een voordeel, terwijl het de

niet-huishoudelijke afnemers en de gezinnen met elektrische verwarming een nadeel bezorgt. Het systeem bereikt slecht drie vierde van de doelgroep. Het brengt ook tal van klachten en kosten met zich mee.

Het Vlaams Energieagentschap heeft gepeild naar de ecologische aspecten. Het heeft een peiling gedaan bij 1.544 Vlamingen. Daaruit blijkt dat nog altijd een op drie Vlamingen, of 32 procent, geen weet heeft van de gratis stroom. Het gaat dan vooral over jongeren, ouderen, kortgeschoolden, mensen met een laag inkomen, huurders en Oost-Vlamingen. Een op de zes Vlamingen of 18 procent heeft geen weet van de verrekening van de kost van de gratis stroom. De meeste Vlamingen denken dat die met belastinggeld wordt betaald of door de leveranciers, respectievelijk de netbeheerders. De meeste Vlamingen, 94 procent, geven te kennen dat de gratis stroom geen invloed heeft gehad op hun eigen verbruiksgedrag. Er zijn er zelfs die beweren meer te verbruiken omdat het gratis is. Tot slot geven de meeste Vlamingen, 89 procent, zelfs na verduidelijking te kennen dat de gratis stroom ook geen invloed zal hebben op hun verbruiksgedrag.

Wat de sociale gevolgen betreft van de levering van gratis stroom, verwijs ik naar een studie van professor Pepermans en naar de adviezen van de SERV van 14 maart 2001 en 10 oktober 2003. Daaruit blijkt dat gezinnen met een laag inkomen vaak meer energie en elektriciteit verbruiken en dus meer gratis kilowattuur betalen, onder andere door in slecht geïsoleerde huizen te wonen met verouderde ketels of elektrische verwarming, zonder als huurder over de juridische, financiële en cognitieve hefboomen te beschikken. Mevrouw Hostekint heeft daar ook al op gewezen. Vaak staan in die huizen ook tweedehandshuishoudtoestellen, die dan ook weer meer verbruiken. Verder blijkt uit het onderzoek dat gezinnen met een hoog inkomen vaker meer kinderen ten laste hebben en dus meer gratis kilowattuur krijgen dan ze betalen.

Ik wil ook verwijzen naar het pleidooi dat de netbeheerders en leveranciers tijdens rondetafels hebben gehouden over de sociale en ecologische openbare dienstverplichtingen, om de gratis kilowattuur af te schaffen.

Of de waarde van de kosteloos geleverde stroom opweegt tegen de stijging van het distributietarief, verschilt uiteraard van gezin tot gezin. In de regel is het zo dat gezinnen met een laag verbruik en een hoog kindertal een voordeel hebben ten opzichte van gezinnen met een hoog verbruik en een laag kindertal.

Als we die parameters doortrekken en rijke gezinnen met veel kinderen die het stroomverbruik weten te beperken, vergelijken met armere gezinnen met weinig kinderen die het stroomverbruik niet kunnen beperken, is er zelfs sprake van een omgekeerde herverdeling.

Per saldo is de gratis kilowattuur uiteraard niet gratis, maar naar verwachting zelfs verlieslatend, doordat enerzijds, zoals het Vlaams Energieagentschap heeft aangegeven, de maatregel kennelijk niet tot een betekenisvolle verbruiksdaling leidt en anderzijds, zoals de VREG heeft aangetoond, de maatregel blijkbaar wel een reeks kosten met zich brengt.

Dat neemt niet weg dat in bepaalde gevallen de maatregel wel herverdelend werkt – ik wil dus niet alles over dezelfde kam scheren –, met name bij de armere gezinnen met veel kinderen en een laag verbruik. Daar is er wel een sociale herverdeling, of bij rijkere gezinnen met weinig kinderen en een hoog verbruik, waar dan het omgekeerde geldt.

Maar dan nog moet men rekening houden met de invloed van het sociaal tarief in het algemeen en de gevolgen van de reorganisatie en de automatisering van het sociaal tarief in het bijzonder. Het is een operatie die ook de kosten niet onaangeroerd laat, omdat gezinnen die destijds het sociaal tarief genoten en binnen het sociaal tarief ook over de federale 500 gratis kilowattuur beschikten, voortaan de Vlaamse 100 gratis kilowattuur krijgen.

Het enige initiatief dat ik als minister kan nemen, is het voorstellen van een ontwerp van decreet tot wijziging of opheffing van artikel 18 van het Elektriciteitsdecreet. Ook de Vlaamse volksvertegenwoordigers kunnen dat doen door een voorstel van decreet in te dienen. Ik elk geval zal het Vlaams Parlement het laatste woord hebben.

Ik herhaal nogmaals dat elke maatregel die ter zake wordt genomen op tijd en stond geëvalueerd moet worden op het beoogde doel. Dat was ook de bedoeling van de studie die nu door de VREG gebeurt en van de peiling van het Vlaams Energieagentschap. Ik kijk daar met veel belangstelling naar uit en vermoed dat ze meegenomen zullen worden bij een volgende samenkomst van de Themacommissie Energiearmoede.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitvoerige antwoord. Het is vanzelfsprekend geen pasklare oplossing, maar de duidelijke en goede cijfers, op basis van onderzoek, kunnen ons misschien opnieuw aanzetten om een aantal verfijningen en aanpassingen te doen en om de oorspronkelijke doelstelling te verfijnen.

We zitten wel met een klein praktisch probleem. De Themacommissie Energiearmoede was een ad-hoc-commissie. We kunnen misschien vragen om, in opvolging van deze belangrijke studie, een toelichting te krijgen en te kijken hoe het loopt. Mevrouw Vogels, misschien kunnen we ook eens in het Uitgebreid Bureau bekijken hoe we dat kunnen aanpakken.

Het is belangrijk dat we die studie eens grondig bekijken, dat er een goede toelichting is en dat we dan, zoals vorige keer, in consensus zoeken naar goede maatregelen.

Voor mij – en dat is een persoonlijke eerste reflex – mag de gratis kilowattuur afgeschafte worden. Op voorwaarde dat er iets anders en beter in de plaats komt voor de goede doelgroep en dat het ecologisch goed is. Dat is dus zeker voor discussie vatbaar.

Mevrouw de minister, ik heb nog een aanvullende vraag. Ik denk dat het de eerste keer is dat we goede cijfers hebben gekregen over wat nu eigenlijk de elektriciteitsprijs bepaalt, maar ik blijf wel op mijn honger zitten over wat de oorzaak is van de sterk stijgende prijzen. Als ik uw antwoord goed beluister, blijkt dat er nauwelijks openbaredienstverplichtingen zijn. Wat is het dan wel? De factuur van de elektriciteitsproductie maakt 57 percent van de energieprijs uit. Ik heb het gevoel dat daar de oorzaak ligt van de prijsstijging. Het werd de voorbije dagen op een compleet andere manier gecommuniceerd, maar ik heb het gevoel dat dat de enige oorzaak is. Mijnheer Peumans, ik zit ook in een dergelijk orgaan. Zelfs bij openbare aanbestedingen werden we geconfronteerd met sterk stijgende prijzen. We kunnen dus moeilijk de distributienetbeheerder iets verwijten. Het grote gevaar is dat, zelfs als de consumptie stabiliseert, we misschien wel een probleem van bevoorrading kunnen hebben. Dan gelden vraag en aanbod en zullen we waarschijnlijk nog een en ander meemaken. Het is belangrijk om dat aspect te bespreken, om na te gaan wat we vanuit Vlaanderen kunnen doen om de nodige oplossingen te helpen zoeken. In overleg met de federale overheid, want alleen zullen we het ook niet kunnen.

Mevrouw de minister, ik ben tevreden met het antwoord, want de voorbije dagen werden een aantal mensen op een zeer goedkope manier gevisieerd, terwijl ze niet gevisieerd moesten worden. Ik denk dat dat een belangrijke boodschap is van dit antwoord.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik was altijd heel slecht in wiskunde, ik zal uw antwoord dus nog eens grondig moeten lezen.

Het was een heel nuttig antwoord, maar naar aanleiding van mijn derde vraag zegt u dat ik vraag om alles terug te schroeven. Dat was niet de intentie van mijn vraag. Anderen willen dat misschien wel terugschroeven, maar ik wou zeggen dat uit de beeldvorming naar voren komt dat de opgelegde sociale maatregelen voor de grote prijsstijgingen zorgen. Uw antwoord is eigenlijk geruststellend. Het speelt niet in deze.

Ik heb, net zoals de heer Decaluwe, de indruk dat de intercommunales proberen om de gemeenten volgend

jaar eenzelfde dividend uit te betalen. Daarvoor rekenen ze prijsstijgingen aan bij de burger om die dan terug te geven aan de lokale besturen. Ik nodig u uit om na te gaan hoe de dividenden van de intercommunales achteruit zijn gegaan sinds de liberalisering en zelfs van daarvoor. Volgens mij blijft er binnenkort niets meer van over. Intussen hebben een aantal gemeenten andere belastingen moeten heffen om het verlies van het dividend op te vangen.

Mevrouw de minister, misschien is het goed om de distributienetbeheerders een duidelijk signaal te geven. Ik begrijp dat u daar niet op kunt antwoorden, maar ik kom terug op het artikel dat gisteren in De Morgen stond over de manier waarop bepaalde distributienetbeheerders omgaan met de sociale verplichtingen. Bij de gemengde intercommunales zit 30 percent privémiddelen via Electrabel. Dit is uiteindelijk een dienstverlening aan de bevolking. De minder gegoeden moeten kunnen rekenen op solidariteit van diegenen die beter gegoed zijn. Er mag dan ook een signaal worden gegeven aan de netbeheerders dat ze daar op een menselijke manier mee moeten omgaan.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mevrouw de minister, u hebt nog niet op al mijn vragen geantwoord.

Minister Hilde Crevits: U had een opmerking over die centrales. Onze broeikasgasengagementen zijn op dit moment op Europees niveau in onderhandeling. De vragen worden uiteraard meegenomen, maar ik denk niet dat dit tegen het einde van het jaar afgerond zal zijn. Over de engagementen op langere termijn kan nog worden gediscussieerd.

De heer John Vrancken: Dit kan aanleiding geven tot bijkomende prijsstijgingen.

Minister Hilde Crevits: Het komt erop aan die vragen te stellen in het debat dat nu wordt gevoerd.

Mevrouw Hostekint, u had een opmerking over het feit dat we niet aan het laagste tarief zitten. Die keuze is een aantal jaren geleden heel duidelijk gemaakt. De federale overheid bepaalt de prijs en heeft beslist dat die ontradend moet zijn. Die optie is genomen. U stelt dit in vraag, maar deze keuze is door de federale overheid gemaakt.

Een vaak gehoorde klacht over budgetmeters is dat het lang duurt vooraleer ze worden geplaatst. Als de meter er eindelijk staat, zijn de mensen vaak opnieuw in staat om te betalen. Er wordt inderdaad een serieus pad afgelegd vooraleer de meter wordt geplaatst, net omdat klanten erg schommelen. Soms kunnen ze niet betalen, maar dat verandert vaak binnen een vrij korte periode. Zo raken heel wat dossiers opgelost.

De heer John Vrancken: Ze nemen hun schulden wel mee.

Ik benadruk dat de Vlaamse overheid open kaart moet spelen ten opzichte van de consument. We krijgen verschillende antwoorden op de vragen en kunnen er zelf niet meer aan uit. De consument moet weten waar hij staat.

De voorzitter: Mevrouw Hostekint heeft het woord.

Mevrouw Michèle Hostekint: Mevrouw de minister, u zegt dat veel vragen buiten de oorspronkelijke vraag vallen. Ik had daarover gisterenavond een actuele vraag ingediend, maar die is geweigerd omdat vandaag deze vragen in de commissie aan bod kwamen. Ik begrijp dat u niet in detail kunt ingaan op de opmerkingen die ik heb gemaakt. Dat kan wel gebeuren in een debat dat kan worden gevoerd in ofwel de plenaire vergadering, ofwel de Themacommissie Energiearmoede die voor die gelegenheid opnieuw kan samenkomen.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitvoerig en gedetailleerd antwoord. Ik leer eruit dat de bijdrage van de openbaredienstverplichtingen aan de globale prijzen van het distributienet zeker niet overdreven is. Transport en distributie van centraal opgewekte elektriciteit kost geld. Er zijn maatregelen mogelijk om dat transport en de distributie te beperken. Ik denk aan het optimaliseren van gedecentraliseerde opwekking van energie. Is het niet zinvol ernaar te streven dat in elke Vlaamse gemeente gemiddeld 5 megawatt lokale gedecentraliseerde energieopwekking zou worden geïnstalleerd? Dat zou ook in de eerste plaats een antwoord bieden op de door de CREG al dan niet terecht aangekondigde problematiek van een eventueel gebrek aan energielevering.

Die energie is wel op de meest efficiënte manier opgewekt, want er zijn geen transport- en distributieverliezen. Ik denk dan aan stroom die wordt opgewekt met fotovoltaïsche cellen, WKK of micro-WKK. Hoe dan ook tonen de cijfers die u hebt meegedeeld aan dat de openbaredienstverplichtingen nodig zijn en blijven om de aberraties van de vrije markt op sociaal en ecologisch vlak bij te sturen. Ze zijn zeker geen excuus om de energieprijzen drastisch te verhogen zoals dat op dit ogenblik wel gebeurt.

De voorzitter: Mevrouw De Wachter heeft het woord.

Mevrouw Else De Wachter: Ik dank de minister voor haar uitgebreid en duidelijk antwoord. Leden of ex-leden van de ad-hoccommissie Energiearmoede weten dat het debat daarover wordt voortgezet. Het laatste woord is daar nog niet over gezegd. Mensen worden op een erg agressieve wijze met de zaak geconfronteerd, en dat probleem doet zich steeds opnieuw voor. We moeten dat grondig bekijken, want de winter staat voor de deur.

We verschillen misschien van visie over de plaatsing van budgetmeters. De lokale actoren zoals de OCMW's hebben daar zeker iets over te zeggen. Dat moet worden uitgeklaard. Het debat is nog niet beëindigd.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Hostekint, ik wil het debat niet ontwijken. Het debat over de budgetmeters is vandaag niet geagendeerd. Ik heb daar geen cijfers over meegebracht. Dat lijkt me een debat voor later.

De energiekost is goed voor ongeveer de helft van de elektriciteitsfactuur. Ik heb de BTW niet meegerekend. Als men die erbij neemt, dan zit men aan 65 procent. Dat is het aandeel van de kost van de energie op zich. U moet daar rekening mee houden als u het over de prijs hebt.

Ik hoor u graag bezig over het verbod op afsluitingen, maar destijds was uw partij evenmin voorstander van een totaal verbod op afsluitingen. Ik wil dat benadrukken. Het is wel zo dat er van 1 december tot 31 maart een verbod bestaat. Dat verbod blijft gehandhaafd.

Uw suggestie over de slimme meters is heel goed. Die slimme meters hebben wel een prijs. We moeten dus goed onderzoeken wat de weerslag van hun ingebruikname zal zijn op de prijzen. Wellicht zullen we dat in de loop van de komende weken kunnen uitklaren.

De voorzitter: Mevrouw Hostekint heeft het woord.

Mevrouw Michèle Hostekint: U zegt dat destijds mijn partij evenmin een voorstander was van een totaal verbod op afsluitingen. Blijkbaar wordt de regelgeving omzeild om mensen in de winter toch zonder elektriciteit te zetten, want men sluit af voor 1 december.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *De heer Jan Peumans treedt als waarnemend voorzitter op.*

Vraag om uitleg van mevrouw Mieke Vogels tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de maatregelen tegen geluidsoverlast

De voorzitter: Mevrouw Vogels heeft het woord.

Mevrouw Mieke Vogels: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik weet niet of u het zelf merkt, maar ik krijg de voorbije twee jaar veel meer

klachten van mensen die zich ergeren aan de geluidsoverlast van autosnelwegen.

Metingen wijzen trouwens uit dat de geluidsoverlast toeneemt. Dat heeft ten dele te maken met het toenemend aantal vrachtwagens, die meer lawaai maken dan personenwagens, en met het toenemend aantal vrachtwagens die ook 's nachts over de snelwegen denderen. Steeds meer mensen storen zich daaraan, worden er zenuwachtig van en geraken gestresseerd.

Geluidsoverlast is een ernstige zaak, en dat blijkt onder meer uit het feit dat Europa in Richtlijn 49, die op 25 juni 2002 is goedgekeurd, het heeft over de grote noodzaak om maatregelen te treffen om het omgevingslawaai tegen te gaan. Volgens die Richtlijn moest België uiterlijk tegen 30 juni 2007 een aantal strategische geluidbelastingkaarten opstellen. Dat is een goede zaak, want lokale actiegroepen proberen elk voor zich geluidsmetingen uit te voeren. Die metingen gebeuren niet altijd objectief en systematisch. Het is daarom goed dat Vlaanderen de geluidsoverlast in kaart brengt, want dat creëert een objectieve basis om goede maatregelen te treffen.

Om geluidsoverlast te voorkomen, moeten we vandaag nog teruggrijpen naar module 5 van het mobiliteitsconvenant. Daarin wordt voorzien in een kostenverdeling tussen wegen en verkeer. In mijn verzoek had ik nog geschreven dat het om een fifty-fiftyfinanciering gaat. Uit verdere opzoeken heb ik geleerd dat het ingewikkelder is dan dat. Als er te veel decibels worden geproduceerd, neemt Vlaanderen de kosten van de geluidschermen op zich. Dat gebeurt slechts zelden, want de geluidsoverlastnorm is erg hoog. Dus meestal, wanneer de geluidsnorm wordt overschreden, is er een gedeelde kostenverdeling, op basis van module 5, tussen de lokale overheid en de Vlaamse overheid. In de praktijk werkt dat niet. De mensen worden van het kastje naar de muur gestuurd. Als er kostenverdelingen worden gemaakt, haakt de gemeente of stad vaak af, en is het terug naar af.

Hoeveel akkoorden zijn er gesloten met de lokale besturen op basis van module 5 van het mobiliteitsconvenant? Hoeveel zijn er de jongste jaren uitgevoerd? Ik had deze vraag niet uitdrukkelijk gesteld, dus mocht u er nu niet op kunnen antwoorden, dan zal ik ze schriftelijk stellen. (*Opmerkingen van minister Hilde Crevits*)

Ik neem het u helemaal niet kwalijk dat u dat niet uit het blote hoofd kent.

Mevrouw de minister, hoe staat het met die strategische geluidbelastingkaarten? Die moesten klaar zijn tegen 30 juni 2007. Zijn ze klaar? In de Europese richtlijn werd ook bepaald dat die kaarten ter beschikking

moeten worden gesteld van het publiek en dat er infosessies ter zake moeten worden georganiseerd. Ik denk dat daar heel veel interesse voor zal zijn. Wanneer zal de Vlaamse Regering deze infosessies organiseren en de gemeenten en lokale besturen op de hoogte brengen van die geluidsbelastingkaarten? In welke actieplannen voorziet de Vlaamse Regering om de toenemende geluidsoverlast als gevolg van het toenemende vrachtverkeer te bestrijden? Dat is heel erg belangrijk. Ik verwijs nogmaals naar het waanzinnige plan van de Vlaamse Regering, in het kader van het vroegere 'Vlaanderen in Actie', nu 'Actie in Vlaanderen', van de logistieke poort. Als de uitbreiding waarin dat plan voorziet, er komt, zullen er negenmaal meer vrachtwagens over onze wegen donderen. Dan is het zeker belangrijk ervoor te zorgen dat de levenskwaliteit van de Vlamingen er niet op achteruit gaat.

Hebben wij meer of minder geluidsschermen dan de ons omringende landen? Ik vrees dat het er minder zijn. Is de regering bereid om, in het kader van de Europese richtlijn en de uitvoering ervan, die module 5 van het mobiliteitsconvenant te herzien, zodat de Vlaamse Regering meer verantwoordelijkheid neemt, zeker als het gaat over gewestwegen? De autosnelwegen zijn immers allemaal gewestwegen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, die Europese richtlijn betreffende het omgevingslawaai is een goede maatregel, waardoor de lidstaten meer verantwoordelijkheid gaan opnemen inzake geluidsoverlast. Dan gaat het over overlast veroorzaakt door wegverkeer, maar ook door spoorwegen en vliegverkeer. Mevrouw de minister, ik kijk dus ook uit naar uw antwoord over de stand van zaken met betrekking tot de geluidsbelastingkaarten. De richtlijn legt ons ook data op waartegen we een aantal maatregelen moeten nemen die erin worden opgelegd.

Ik wil me echter beperken tot het andere deel van de vraag van mevrouw Vogels. Module 5 van het mobiliteitsconvenant regelt inderdaad de financiering van de geluidsschermen door de lokale overheid en de gewesten. We hebben in deze commissie al twee vergaderingen gewijd aan een gedachtewisseling over het mobiliteitsconvenant. Vrijwel alle leden merkten toen op dat zeker een drietal modules voor herziening vatbaar zijn, daar het eigenlijk gaat over modules waarvoor de Vlaamse overheid verantwoordelijk is, en niet de lokale. Er zijn ook al talrijke schriftelijke vragen over gesteld. Ook bij de VVSG en de gemeentebesturen leeft de mening dat die module 5 niet haalbaar is. Het Vlaamse Gewest zal pas voor 100 percent financieren als de waarde van 85 decibel wordt bereikt. Dat is al een heel hoge waarde. In het andere geval moet de lokale over-

heid dit financieren. Dit heeft echter inderdaad een grote kostprijs, die de lokale overheid niet kan dragen. Daarom is het absurd die module 5 in leven te houden. Daarmee wordt het probleem niet aangepakt.

De heer Peumans en andere commissieleden hebben toen een voorstel van resolutie ingediend dat unaniem is goedgekeurd. Dat laatste wil ik benadrukken. Ik was ook heel positief over dat voorstel. De verlichting of het onderhoud van de gewestwegen zijn geen taken van de lokale overheid. Het Vlaamse Gewest moet zelf de verantwoordelijkheid opnemen voor de taken waarvoor het bevoegd is, en die niet afschuiven op de lokale overheid. Daarom vond ik die resolutie zeer goed.

Als we dan echter vragen aan minister Van Brempt welk verder gevolg wordt gegeven aan die resolutie, dan blijkt ze niet van plan te zijn om module 5 en de andere modules aan te passen. Ik vind dit eigenlijk niet kunnen. Ik wil dan ook aankondigen dat ik zelf een decretaal initiatief heb genomen om die module 5 van het mobiliteitsconvenant af te schaffen. Ik ben dat gedoe over die geluidsschermen beu. Iedereen kan wel voorbeelden uit zijn onmiddellijke omgeving aanhalen van geluidsschermen waarvoor al in 2002 goedkeuring was verleend, maar die er nog niet staan. Er zijn voorbeelden van het openbaar groen langs de gewestwegen dat een natuurlijke buffer vormt en dat werd weggenomen. De mensen in kwestie kampen met geluidsoverlast.

De Vlaamse overheid belooft opnieuw openbaar groen te zullen aanplanten, maar u weet dat dit tijd vergt: er zijn ettelijke jaren nodig voor het geluid zo wordt tegengehouden. Die mensen kampen dag en nacht met geluidsoverlast. Dergelijke dingen kunnen niet meer. Daarom heb ik dat decretaal initiatief genomen. Ik hoop dat de leden hiermee zullen instemmen en dat er eindelijk werk zal worden gemaakt van een degelijk beleid tegen geluidsoverlast.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, dit is een zeer acuut probleem. Ik word de jongste tijd gecontacteerd door heel wat mensen die ermee kampen. De jongste maanden ging het over de A12 in Meise en de E411 in Hoeilaart.

De gemeentebesturen zeggen dat de bijdrage die ze moeten betalen enorm hoog is. Zij kunnen die inspanning niet leveren. De regio wordt bovendien al geteisterd door het luchtvaartverkeer. Als de ambitie bestaat om daar ook nog eens het START-plan uit te werken, waarbij de logistieke sector prioritair verder wordt uitgebouwd, dreigt de leefbaarheid daar zeer sterk in het gedrang te komen. We moeten dan toch eens nadenken hoe we het beleid rond het plaatsen van geluidsschermen kunnen hertekenen en optimaliseren.

In het kader van de voorbeeldfunctie van de Vlaamse overheid moeten we zeker ook eens nadenken over de combinatie van geluidsschermen en fofovoltaïsche zonnepanelen, ook al is dat een optie die de prijzen wellicht nog zal opdrijven. In het buitenland wordt die mogelijkheid vaak gebruikt. Ook in Vlaanderen ligt daar mijns inziens een groot potentieel om op die manier gebruik te maken van hernieuwbare energie.

De heer Jan Peumans: Mijnheer Glorieux, die geluidsschermen zouden natuurlijk ook met ecoproducten gemaakt kunnen worden in plaats van met beton, maar dit terzijde.

De bedoeling van de bedenkers van de mobiliteitsconvenanten en de modules was destijds om op die manier een multiplicatoreffect te verkrijgen. Men redeneerde dat de Vlaamse overheid niet voldoende geld had, en dus werden de gemeenten uitgenodigd om mee een inspanning te leveren. Het effect daarvan is helaas zo goed als onbestaande.

Ik veronderstel dat wij naar aanleiding van de beleidsbrief voor 2008 een antwoord zullen krijgen over de implementatie en concrete uitvoering van de unaniem goedgekeurde aanbevelingen van de resolutie. Alle resoluties worden immers naar aanleiding van die beleidsbrief keurig beantwoord door de minister en haar administratie.

De module 5 ten slotte is geen decretaal initiatief, maar een ministerieel besluit. De mobiliteitsconvenanten stonden in een decreet, maar de modules heeft men uitgebreid tot 21 of 22 stuks. Maar het staat u natuurlijk vrij om decretale initiatieven te nemen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Vogels, de geluidsbelastingsschaarten voor Vlaanderen zijn nog steeds in opmaak. De aanmaak van de kaarten heeft vertraging opgelopen doordat er eerst een voorstudie is uitgevoerd. In die studie, uitgevoerd tussen 22 februari 2005 en eind 2006, is een prototype opgemaakt van een berekeningsmodule voor wegverkeer en de aanmaak van strategische geluidsbelastingsschaarten. Het spreekt vanzelf dat men niet zomaar aan een dergelijk project kan beginnen, daarom zijn eerst die prototypes uitgewerkt.

In de voorstudie, die intussen is afgerond, zijn verschillende berekeningsmethodes met elkaar vergeleken, in het bijzonder de Nederlandse standaardrekenmethode en de Franse berekeningsmethode. De berekende geluidsdrukkniveaus werden vergeleken met de gemeten waarden, de invoerdata zijn uitvoerig geanalyseerd en er is een nauwkeurighedsanalyse uitgevoerd waarbij de invloed van diverse parameters, variabelen en invoerdata werd bekeken. Uit de voorstudie is gebleken dat de Nederlandse standaardrekenmethode voor Vlaanderen de beste methode is om de geluidsbelastingsschaarten op te stellen.

De voorstudie moest uitgevoerd worden omdat er in Vlaanderen tot nog toe gewerkt werd op basis van concrete geluidsmetingen en er dus geen traditie bestond om geluidsschaarten op grote schaal te berekenen. In Nederland is dat al veel langer ingeburgerd, vandaar dat we nu van hun expertise gebruik kunnen maken.

De geluidsbelastingsschaarten zullen tegen medio volgend jaar beschikbaar zijn. Dat is nog vrij lang, maar ik speel liever open kaart. We hebben de het traject bekeken naar aanleiding van de beleidsbrief, en we moeten er inderdaad voor zorgen dat die kaarten er zijn, want ze vormen de basis van alles. Ze zullen ook het uitgangspunt zijn van de discussies die nog gevoerd zullen worden. Ik zal uiteraard nog geen aankondiging doen over publieke infosessies. We moeten er eerst voor zorgen dat de kaarten beschikbaar zijn.

In welke actieplannen voorziet de Vlaamse Regering om de stijgende geluidsoverlast als gevolg van het toenemende vrachtverkeer te bestrijden? De geluidsschaarten zullen een globaal overzicht geven van de geluidsoverlast in Vlaanderen, waaruit dan op basis van de nog vast te leggen limietwaarden de belangrijkste zones – ik zal ze hier ook maar zwarte punten noemen – worden geselecteerd en een geluidsplanning op lange termijn zal worden opgemaakt. Op basis van die geluidsplanning zal dan de geluidsoverlast voor de locaties verder in detail worden onderzocht. De punctuele geluidsmetingen die uitgevoerd worden, komen zo in een groter traject terecht.

Ik wil opmerken dat de zagezegde vertraging begrijpelijk is, als je ziet vanwaar we komen. Er bestond voorheen helemaal geen systematiek. De voorstudie en het voorproject lijken dus heel opportuun te zijn geweest.

Er zijn heel wat maatregelen die genomen kunnen worden. Dat zal ook later nog het voorwerp van debat uitmaken. Er zijn het geluidarme wegdek, de geluidsschermen, de akoestische gevelisolaties en de maatregelen die op het vlak van de ruimtelijke ordening kunnen worden genomen. Op Europees vlak is er sprake van een strengere regelgeving voor het gebruik van stille banden.

In totaal staan er in Vlaanderen 74,781 kilometer geluidsschermen en 37,973 kilometer grondwallen, wat een totaal geeft van bijna 113 kilometer. In Vlaanderen zijn er 819,5 kilometer autosnelwegen en 173 kilometer ringwegen met het statuut van autosnelweg, wat een totaal oplevert van 992,5 kilometer autosnelwegen. Op een totaal van 1985 kilometer autosnelweg aan beide zijden staan er bijna 113 kilometer geluidsschermen. Dat geeft een percentage van 5,7 procent geluidsschermen. Er zijn me geen gegevens bekend over de percentages geluidsschermen in Duitsland en Nederland.

Over de module 5 van het mobiliteitsconvenant en de resolutie, herhaal ik de principes. U weet hoe de verde-

ling gebeurt tussen de gemeenten en de Vlaamse overheid. Er is in een korting voorzien op de tussenkomst van de gemeenten voor het geval er een ziekenhuis in de buurt ligt of de weg is aangelegd na de vestiging van de woningen.

Het principe van deze module 5 is overigens niet onlogisch, want gewest en lokale overheden dragen vaak een gezamenlijke verantwoordelijkheid bij geluidhinder. In veel gevallen dateren de woningen van na de aanleg van de autosnelweg. In deze gevallen is het nemen van deze geluidmaatregelen dus een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van gewest en gemeente. Dat resulteert in de tussenkomst van de gemeenten bij het nemen van geluidwerende maatregelen. U kent de werkwijze ongetwijfeld goed.

De aanpassing van deze werkwijze is momenteel niet aan de orde. Alles mag voor mij worden gewijzigd, maar ik focus in de eerste plaats op de beschikbaarheid van de geluidskaarten zodat we aan een fatsoenlijk referentiekader kunnen werken tegen medio 2008. Dan kunnen we, zeker in knelpuntzones, gerust naar een herziening evolueren. Ook daarvoor zullen heel wat extra middelen nodig zijn, en deze link moeten we zeker voor ogen houden. Ik zal de bezem hanteren om de snelheid wat aan te zwengelen zodat de timing zeker gehandhaafd blijft.

De voorzitter: Mevrouw Vogels heeft het woord.

Mevrouw Mieke Vogels: Ik dank de minister voor haar eerlijke antwoord. Heel wat mensen wachten al jaren op initiatieven. Ze hoopten dat de geluidskaarten nu klaar zouden zijn en er eindelijk een objectieve grond voorhanden was. Alles wordt nu weer een dik half jaar later gepland, alvorens wordt nagedacht over mogelijke maatregelen.

De geluidskaarten zijn niet echt nodig om sommige gekende zwarte punten aan te duiden. Bijvoorbeeld mijn eigen woonomgeving, Deurne, bestaat misschien al wel 800 jaar, lang voor er autosnelwegen waren. De E19 werd door de gemeente getrokken, er is het knooppunt aan het Sportpaleis. Er komt binnenkort een sluiting van de Ring waardoor er nog maar eens een autosnelweg in de richting van Deurne bijkomt. Er zijn echt geen geluidskaarten nodig om te stellen dat er autosnelwegen midden door eeuwenoude woonwijken lopen. De overheid zou gerust nu al maatregelen kunnen nemen.

In de BAM-werken zouden de geluidsschermen moeten worden geïntegreerd. Ik vrees dat met het afstoten van sommige kosten de geluidsschermen ook mee verdwijnen. Ik deel u hier de bezorgdheid mee van de mensen die moeten vernemen dat binnen een negental maanden de geluidskaarten klaar zijn en dat er dan dit en dat zal gebeuren. Dat wordt een excuus voor de gemeenten om niets te ondernemen. Ze verschuilen zich achter het feit dat eerst de geluidskaarten af moeten zijn. Het is een ernstig probleem.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik betreur dat u stelt dat de geluidskaarten de knelpunten zullen aantonen. Ik heb een schriftelijke vraag gesteld over het aantal plaatsen waar geluidmetingen zijn uitgevoerd. Het zijn plaatsen waar vele klachten werden geformuleerd. Daaruit is duidelijk gebleken welke knelpunten er zijn.

Het is jammer dat het debat over het mobiliteitsconvenant module 5 nu eventueel wordt verschoven naar het moment waarop de geluidbelastingkaarten klaar zijn. Er zijn al zoveel discussies over gehouden. Zelfs een collega van uw partij is voorstander van de afschaffing van module 5. We moeten er nu werk van maken.

De heer Jan Peumans: In mijn vorig leven is een brochure over het plaatsen van geluidsschermen langs autosnelwegen uitgegeven, die nog terug moet te vinden zijn in de kelders van het departement. Bovendien zijn er al metingen gebeurd.

Het is ietwat goedkoop vanwege uw administratie om nu te stellen dat we de Europese norm moeten afwachten. Dat is een beetje de tendens: de overheid verstopt zich achter Europese richtlijnen.

In Vlaanderen kan men perfect een top tien van geluidsoverlast geven. Het gaat niet alleen om onze autosnelwegen; ik zou graag weten hoe het met de gewestwegen zit, dat is ook enkele duizenden kilometers. Daar komen ook problemen voor.

Door onze steden lopen ringwegen. In Hasselt bijvoorbeeld stapt men af van de woonwijken. Men bouwt er zelfs appartementen in het midden van de stad, terwijl men vlakbij de ringwegen zit. De meest essentiële vraag is of er genoeg geld is voor de nodige investeringen. De kaarten zijn één ding, geld is een ander.

Minister Hilde Crevits: Ik begrijp uw zorgen zeer goed, mevrouw Vogels. Ik heb niet gezegd dat er niet meer over geluidsschermen zal worden nagedacht tot de geluidskaarten er zijn. Ik heb niet gezegd dat er intussen niet meer geïnvesteerd zal worden. Ik vind uiteraard dat die kaarten er moeten komen. Medio volgend jaar zijn ze klaar. Ik heb daar de eventuele afschaffing van module 5 aan gekoppeld.

We zijn op de hoogte van een groot aantal zwarte punten. Er zijn al heel wat metingen en voorstellen gedaan. Er zijn echter nog geen kaarten omdat die metingen niet systematisch werden bijgehouden. We moeten een achterstand inlopen. De bestaande gegevens zullen we uiteraard wel gebruiken bij de ingrepen op het terrein. We kunnen niet alles ineens realiseren. Daarvoor is de vraag te groot.

Mevrouw Vogels heeft me cijfers gevraagd over de autosnelwegen. Die heb ik meegebracht. Op de gewestwegen zullen er uiteraard ook zwarte punten zitten, maar daar kan ik nu niets over zeggen.

De voorzitter: Mevrouw Vogels heeft het woord.

Mevrouw Mieke Vogels: Ik wil erop aandringen om niet te wachten op de geluidskaarten om werk te maken

van een beleid en om module 5 in vraag te stellen. Anders geraakt dit allemaal op de lange baan.

De heer Jan Peumans: De Nederlanders hebben wel een visie over geluidsoverlast. Zij hebben overal geluidsschermen geplaatst. Dat is een kwestie van keuze.

Het incident is gesloten.